

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DE L'AVIATION CIVILE

CEAC

**PROGRAMME
CEAC / JAA
D'ÉVALUATION DE LA
SÉCURITÉ DES
AÉRONEFS ÉTRANGERS
- SAFA -**

RAPPORT 2003



PROGRAMME CEAC / JAA
D'ÉVALUATION DE LA SÉCURITÉ DES AÉRONEFS ÉTRANGERS

RAPPORT SAFA

(01 JANVIER 2003 AU 31 DÉCEMBRE 2003)

TABLE DES MATIÈRES

	PAGES
1. INTRODUCTION	1
2. POINTS FORTS DU PROGRAMME SAFA	2
3. FORMATION DES INSPECTEURS	3
4. BASE DE DONNÉES CENTRALE SAFA	4
5. COLLECTE DES DONNÉES	5
6. DOMAINES D'INSPECTION	7
7. PRINCIPAUX RÉSULTATS DES INSPECTIONS SAFA	9
7.1 CONSTATATIONS DES INSPECTIONS SUR LE PLAN GÉNÉRAL	9
7.2 CONSTATATIONS ET CATÉGORIES DES INSPECTIONS	10
7.3 CONSTATATIONS DES INSPECTIONS SUR LE PLAN RÉGIONAL	11
7.4 CONSTATATIONS DES INSPECTIONS RAPPORTÉES AUX ÉLÉMENTS DE LA CHECK-LIST	13
7.5 LES TROIS PREMIÈRES CONSTATATIONS SIGNIFICATIVES ET MAJEURES DES INSPECTIONS RAPPORTÉES AUX ÉLÉMENTS DE LA CHECK-LIST	13
8. MESURES PRISES	17
8.1 GÉNÉRALITÉS	17
8.2 INTÉGRATION DU PROGRAMME DANS L'ENSEMBLE DE LA CHAÎNE DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION	18
8.3 ACTION FUTURE	19
8.4 COOPÉRATION AVEC L'OACI	19
8.5 COOPÉRATION AVEC L'UNION EUROPÉENNE	19
APPENDICE A LISTE DES ÉTATS DES EXPLOITANTS INSPECTÉS	21
APPENDICE B TYPES D'AÉRONEFS INSPECTÉS	23
APPENDICE C EXPLOITANTS INSPECTÉS	26
APPENDICE D RÉSULTATS DES INSPECTIONS PAR ÉLÉMENT D'INSPECTION	35
APPENDICE E RÉSULTATS DES INSPECTIONS PAR ÉLÉMENT D'INSPECTION PAR ANNÉE	37
APPENDICE F RÉSULTATS DES INSPECTIONS PAR ÉLÉMENT D'INSPECTION	42

1. INTRODUCTION

La sécurité a toujours été d'une importance prépondérante pour le développement du transport aérien international. Au cours des dix dernières années, la mondialisation a eu un impact sur l'aviation civile comme sur de nombreux autres domaines. Ceci a accru le besoin pour chaque État d'être assuré que les autres États s'acquittent totalement de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité.

- En 1996, l'Organisation de l'aviation civile internationale (l'OACI), une agence spécialisée des Nations unies, a entrepris un programme volontaire d'évaluations des autorités nationales de l'aviation. Depuis les décisions prises lors de la 32^{ème} Session de l'Assemblée en 1998, le Programme de l'OACI se déroule sur une base universelle, transparente et obligatoire. Dans le cadre du *Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité*, à la fin de 2001, tous les États contractants de l'OACI avaient fait l'objet d'un audit, leur capacité à se conformer aux Normes et pratiques recommandées de l'Organisation relatives à la sécurité avait été évaluée, et les principales conclusions des audits avaient été mises à la disposition d'autres États contractants. La 33^{ème} Session de l'Assemblée a décidé en 2001 de continuer le Programme et d'effectuer des audits de suivi dans la période 2002-2004.
- En 1996 également, la CEAC a lancé son propre Programme SAFA (*Évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers*), en tant que complément aux audits de l'OACI. Le Programme SAFA est fondé sur une approche ascendante, prenant comme point de départ les inspections sur l'aire de trafic d'aéronefs qui atterrissent dans les États CEAC, et procédant ensuite à différentes étapes allant jusqu'à l'implication des États d'immatriculation ou des États de l'exploitant lorsque les circonstances l'exigent.
- Le lien entre les deux programmes cités ci-dessus a été concrétisé au moyen d'un Mémoire d'entente entre l'OACI et la CEAC, signé en novembre 1997 au niveau présidentiel, afin de réaliser un soutien et une coopération mutuels. Le Mémoire d'entente a été amendé par la suite, en mai 1999, afin de tenir compte de l'évolution du Programme OACI vers sa mise en œuvre universelle.
- L'Union européenne participe activement au Programme SAFA en tant que membre du Comité directeur SAFA et en contribuant des fonds qui sont mis à la disposition des JAA par la Commission européenne.

2. POINTS FORTS DU PROGRAMME SAFA

Les points forts du Programme SAFA sont les suivants :

- Sa mise en œuvre par les 41 États membres de la CEAC¹, y compris le partage d'information par l'intermédiaire d'une base de données centralisée en ligne.
- Son approche ascendante : le programme est construit à partir d'inspections des aéronefs sur l'aire de trafic.
- Sa nature non discriminatoire — SAFA s'applique aussi bien aux aéronefs des États CEAC que non CEAC.
- Sa relation étroite avec le Programme OACI universel d'audits de la supervision de la sécurité.

Les principes du Programme sont simples : dans chaque État CEAC, des aéronefs étrangers (CEAC ou non CEAC) peuvent faire l'objet d'une inspection sur l'aire de trafic portant principalement sur les documents et manuels relatifs à l'aéronef, les licences des équipages de conduite, l'état apparent de l'aéronef et la présence et l'état des équipements obligatoires pour la sécurité de la cabine. Ces inspections prennent pour référence les Normes des Annexes 1 (Licences du personnel), 6 (Exploitation des aéronefs) et 8 (Navigabilité de l'aéronef) de l'OACI.

Ces vérifications sont effectuées suivant une procédure commune à tous les États membres de la CEAC et font ensuite l'objet de rapports qui suivent également un format commun. Dans le cas d'anomalies importantes, contact est pris avec l'exploitant et l'autorité aéronautique compétente afin de parvenir à ce que des mesures correctives soient prises non seulement à l'égard de l'aéronef inspecté, mais également à l'égard d'autres aéronefs susceptibles d'être concernés dans le cas d'une anomalie d'ordre générique. Toutes les données des rapports, ainsi que les informations complémentaires (par exemple une liste des mesures prises et menées à bien suite à une inspection) sont centralisées dans une base de données informatisée mise en place par les Autorités conjointes de l'aviation (JAA), l'organe associé de la CEAC.

Il y a lieu de noter que les inspections SAFA sur l'aire de trafic sont par essence des évaluations ponctuelles, et qu'elles ne peuvent pas remplacer les responsabilités de l'État d'immatriculation en matière de supervision de la sécurité. Les inspections sur l'aire de trafic servent d'indicateurs, mais elles n'ont pas pour objet de garantir la navigabilité d'un aéronef donné.

Ce rapport présente les résultats du Programme pour l'année 2003 en termes d'inspections et de constatations.

1 Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Moldova, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Serbie-Monténégro, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine.

3. FORMATION DES INSPECTEURS

Au cours de l'année 2003, la formation d'« inspecteurs SAFA qualifiés » venus d'États membres de la CEAC s'est poursuivie. Deux sessions de formation, auxquelles ont participé plus de 60 inspecteurs, ont été organisées, l'une à l'Institut de formation CEAC/OACI (EASTI) à Bruxelles et l'autre à Varsovie en Pologne. L'organisation de cours supplémentaires est prévue en 2004. Depuis le début du programme de formation, quelque 320 inspecteurs de 34 États CEAC ont participé aux cours de formation.

Ces cours portent sur l'application et l'utilisation pratiques des procédures SAFA. En outre, les participants mettent en commun leurs expériences pratiques. La formation favorise une approche commune entre États CEAC quant à la manière dont les inspections sont réalisées.

En raison de la démarche plus théorique des sessions de formation, une nouvelle initiative a été lancée dans le but de stimuler l'échange d'expériences pratiques. Ce « Programme d'échange d'inspecteurs » vise à fournir une formation sur le tas en permettant aux inspecteurs d'un État CEAC de visiter leurs collègues dans un autre État CEAC et de suivre de près leurs méthodes de travail. Une telle participation à la réalisation au jour le jour d'un programme d'inspections sur l'aire de trafic permet aux inspecteurs, à titre individuel, de parfaire leurs connaissances et leurs compétences pratiques. Ce programme d'échange offre en outre le potentiel de pouvoir avancer vers une mise en œuvre uniforme des inspections SAFA et des procédures de compte rendu.

4. BASE DE DONNÉES CENTRALE SAFA

En 2000, la base de données SAFA est devenue pleinement opérationnelle. En 2002, celle-ci a connu une adaptation majeure qui a renforcé d'autant sa « convivialité » ainsi que sa fonction de récupération des données.

La base de données contient les rapports des inspections effectuées sur l'aire de trafic par les États CEAC. Bien que les JAA soient responsables de sa gestion et de son bon fonctionnement, il incombe aux Autorités nationales de l'aviation (NAA) des États membres de la CEAC individuellement d'y introduire les rapports.

Les données contenues dans la base de données sont considérées comme confidentielles dans le sens où elles ne sont partagées qu'avec d'autres États membres de la CEAC et ne sont pas mises à la disposition du grand public. L'accès à la base de données par les Autorités nationales de l'aviation des États membres de la CEAC se fait par l'intermédiaire d'un réseau de communication privé sécurisé.

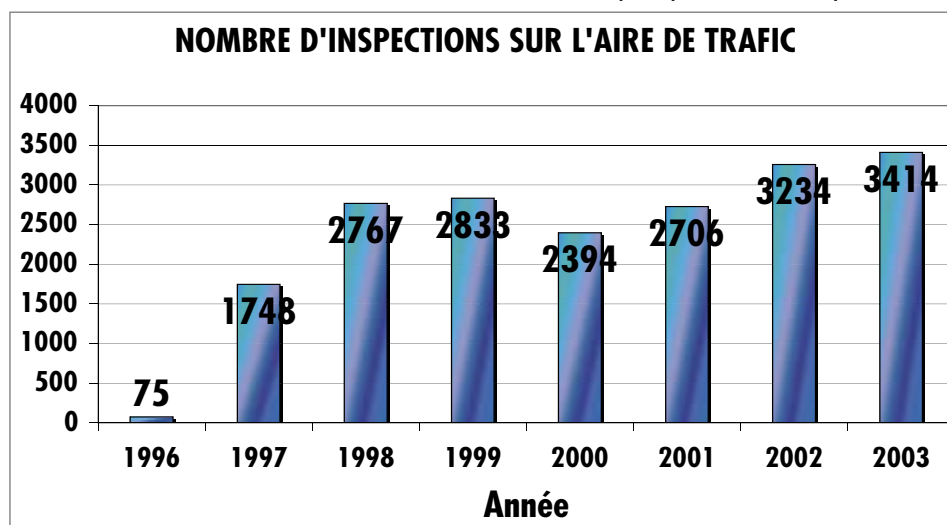
Certaines Autorités nationales de l'aviation de la CEAC n'ont pas encore eu accès à la base de données. Toutefois, tous les États qui participent activement au Programme SAFA ont accès à la base de données. Par conséquent, le nombre de rapports contenus dans la base de données reflète bien le nombre d'inspections réellement effectuées.

Ce rapport annuel est fondé sur les rapports qui sont contenus dans la base de données.

5. COLLECTE DES DONNÉES

En général, les États CEAC participent au Programme SAFA avec détermination, 34 d'entre eux y participant — sous une forme ou une autre — depuis 1996, lorsque le Programme a été lancé. Depuis le début du Programme, plus de 19 000 inspections ont été effectuées et enregistrées dans la base de données.

Au cours de l'année 2003, 27 États ont effectué quelque 3 414 inspections.



Une comparaison entre le nombre total d'inspections sur l'aire de trafic réalisé en 2003 (3 414 insp.) et celui de l'année précédente, 2002 (3 234 insp.), conduit aux conclusions suivantes :

- Le nombre d'États (27) CEAC qui ont effectué des inspections SAFA sur l'aire de trafic a progressé.
- Quatre États, qui n'étaient pas actifs en 2002, ou lors des années précédentes, ont commencé à effectuer des inspections sur l'aire de trafic en 2003. Deux autres États, qui étaient actifs en 2002, ont temporairement interrompu leurs activités d'inspections en 2003.
- Depuis l'année 2000, on observe une augmentation constante du nombre total des inspections. Ceci peut s'expliquer par l'augmentation du nombre total d'États participant au Programme ainsi que par l'évolution progressive d'année en année, dans la plupart des États, du nombre total d'inspections réalisées par État.

Le tableau ci-dessous indique les États membres qui ont réalisé des inspections et, à des fins de comparaison, ceux qui ont réalisé des inspections les années précédentes.

ÉTAT MEMBRE	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
ALBANIE								
ALLEMAGNE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ARMÉNIE								
AUTRICHE			✓					
AZERBAÏDJAN								
BELGIQUE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
BOSNIE-HERZÉGOVINE								
BULGARIE		✓						
CHYPRE						✓		
CROATIE							✓	✓
DANEMARK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ESPAGNE			✓	✓	✓	✓	✓	✓
ESTONIE				✓	✓	✓	✓	✓
FINLANDE		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FRANCE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
L'EX-RÉPUBLIQUE YOUGOSLAVE DE MACÉDOINE (FYROM)						✓	✓	✓
GRÈCE			✓			✓	✓	✓
HONGRIE						✓	✓	✓
IRLANDE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ISLANDE		✓			✓	✓	✓	✓
ITALIE	✓	✓						
LETTONIE			✓	✓	✓	✓		✓
LITUANIE			✓				✓	✓
LUXEMBOURG		✓		✓	✓		✓	
MALTE								✓
MOLDOVA					✓			✓
MONACO		✓						
NORVÈGE			✓	✓	✓	✓	✓	✓
PAYS-BAS	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
POLOGNE		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
PORTUGAL		✓	✓	✓	✓	✓		✓
RÉPUBLIQUE TCHÈQUE		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ROUMANIE			✓	✓	✓	✓	✓	✓
ROYAUME-UNI	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SERBIE-MONTÉNÉGRO								
SLOVAQUIE			✓	✓	✓	✓	✓	
SLOVÉNIE			✓	✓		✓	✓	✓
SUÈDE		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
SUISSE		✓	✓		✓	✓	✓	✓
TURQUIE	✓	✓	✓	✓				
UKRAINE								

6. DOMAINES D'INSPECTION

Dans presque tous les États, le nombre de vols effectués par des exploitants étrangers dépasse de loin la capacité d'inspection. Cela signifie que seules des vérifications ponctuelles sont possibles. Celles-ci peuvent être effectuées de manière aléatoire ou il peut être décidé de focaliser l'inspection, suivant certains critères énumérés ci-dessous. Dans le cas où les États membres décident d'effectuer des inspections plus focalisées, cette décision s'appuie alors sur les politiques et priorités nationales et, le cas échéant, sur les recommandations entérinées par les Directeurs généraux de l'Aviation civile de la CEAC. Ces recommandations sont fondées sur une analyse de la base de données SAFA et prennent en compte les priorités nationales des États membres.

Il existe cinq domaines de focalisation possible des inspections :

- État de l'exploitant spécifique (vérification des exploitants d'un État précis) ;
- Type d'aéronef spécifique ;
- Nature spécifique des opérations (régulières, non régulières, fret, etc.) ;
- Exploitant étranger spécifique ; ou
- Aéronef spécifique identifié par sa propre marque d'immatriculation.

Les **Appendices A à C** fournissent respectivement les listes des États des exploitants, des types d'aéronefs et des exploitants inspectés en 2003. Ils mettent en évidence le large champ d'application du Programme SAFA et, plus important, sa mise en œuvre non discriminatoire.

Le déroulement harmonieux du Programme peut également être illustré par le tableau ci-dessous, lequel récapitule l'information dans les Appendices et fournit une vue d'ensemble des activités.

VUE D'ENSEMBLE DU PROGRAMME SAFA PENDANT L'ANNÉE 2003

INSPECTIONS	3 414 INSPECTIONS...
EXPLOITANT	...DE 623 EXPLOITANTS ÉTRANGERS DIFFÉRENTS...
ÉTAT DE L'EXPLOITANT	...DE 131 ÉTATS...
TYPE D'AÉRONEF	...EXPLOITANT 172 DIFFÉRENTS (SOUS)TYPES D'AÉRONEFS

En raison du caractère non discriminatoire du Programme SAFA, les aéronefs en provenance aussi bien d'États CEAC que d'États non CEAC sont inspectés. Le tableau suivant montre les résultats (moyenne mobile de 3 ans) :

	CEAC	non CEAC
1996	51%	49%
1997	57%	43%
1998	57%	43%
1999	58%	42%
2000	61%	39%
2001	64%	36%
2002	66%	34%
2003	63%	37%
Moyenne	60%	40%

D'année en année le pourcentage des inspections d'aéronefs d'exploitants CEAC a augmenté régulièrement. Plusieurs raisons ont contribué à ce fait. Avec l'augmentation du nombre d'États membres de la CEAC, le volume de « trafic CEAC » s'est accru en conséquence. Ces dernières années, de nombreux nouveaux exploitants ont émergé dans les États membres de la CEAC et une plus grande attention a pu être portée à leurs opérations.

Dans les premières années du Programme SAFA, un pourcentage important d'inspections visait les aéronefs de construction CEI (Antonov, Ilyushin, Tupolev, Yakovlev) exploités par des exploitants non CEAC. Toutefois, en raison des règlements acoustiques, ces aéronefs de construction CEI sont de moins en moins nombreux.

La conclusion générale qui peut être tirée est la suivante : la répartition des inspections SAFA reflète bien le fait que la vaste majorité de tous les vols à l'intérieur des États membres de la CEAC sont effectués par des exploitants CEAC.

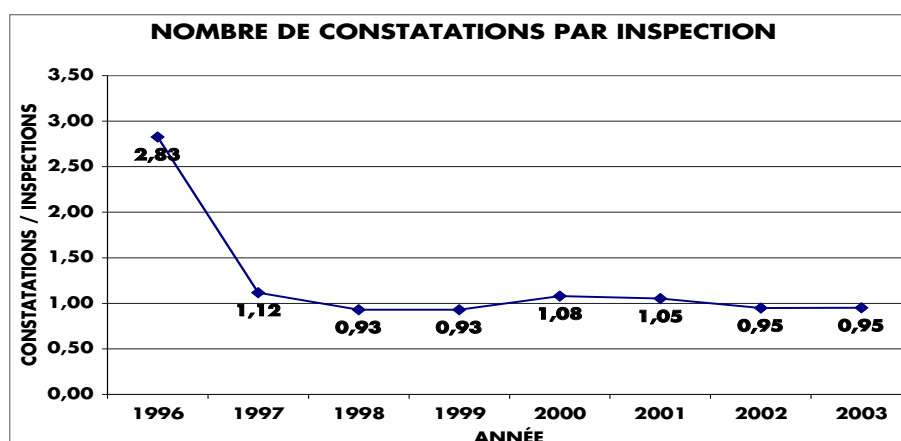
7. PRINCIPAUX RÉSULTATS DES INSPECTIONS SAFA

7.1 CONSTATATIONS DES INSPECTIONS SUR LE PLAN GÉNÉRAL

Un premier point de départ concernant les constatations, qui sont des différences par rapport aux Normes de l'OACI, est l'approche quantitative. Celle-ci consiste à comparer le nombre total de constatations (F) au nombre total d'inspections (I) et aux éléments inspectés (II).

Pendant l'inspection, une check-list est utilisée. Celle-ci comporte un total de 54 différents éléments inspectés. Dans la majorité des cas, par manque de temps pour réaliser une inspection complète entre l'arrivée de l'aéronef et son départ, il n'est pas possible de vérifier tous les éléments pendant l'inspection. Par conséquent, la relation entre le nombre total de constatations et le nombre total d'éléments inspectés peut permettre une compréhension plus aisée. Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous.

	ANNÉE								TOTAL 1996- 2003
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	
TOTAL DES INSPECTIONS (I)	75	1 748	2 767	2 833	2 394	2 706	3 234	3 414	19 171
TOTAL DES ÉLÉMENTS INSPECTÉS (II)	1 675	31 413	88 400	95 524	80 454	82 935	93 681	100 014	574 096
TOTAL DES CONSTATATIONS (F)	212	1 951	2 573	2 631	2 587	2 851	3 064	3 242	19 111
CONSTATATIONS / INSPECTIONS (F/I)	2,83	1,12	0,93	0,93	1,08	1,05	0,95	0,95	1,00
CONSTATATIONS/ÉLÉMENTS INSPECTÉS (F/II)	0,13	0,06	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03



Sauf dans les premières années, le ratio constatations/inspections (F/I) varie peu entre 0,93 et 1,08. Cela signifie qu'en moyenne au cours de chaque inspection entre 0,93 et 1,08 constatations étaient établies.

Si nous rapprochons ceci à un élément individuel inspecté, cela signifie que pour 100 éléments inspectés, trois constatations étaient établies en moyenne (F/I est 0,03).

Comme une majorité d'États ont focalisé leurs inspections sur les exploitants où ont été dénombrées des constatations par le passé, le ratio F/I est susceptible d'augmenter. Mais cette éventualité semble être compensée par le fait que :

- Le nombre d'inspections réalisées annuellement poursuit sa progression ;
- D'année en année, la focalisation des inspections s'est déplacée sur les exploitants qui détiennent des permis d'exploitation aérienne (AOC) délivrés par des États CEAC (51% en 1996 à 63% en 2003).

7.2 CONSTATATIONS ET CATÉGORIES DES INSPECTIONS

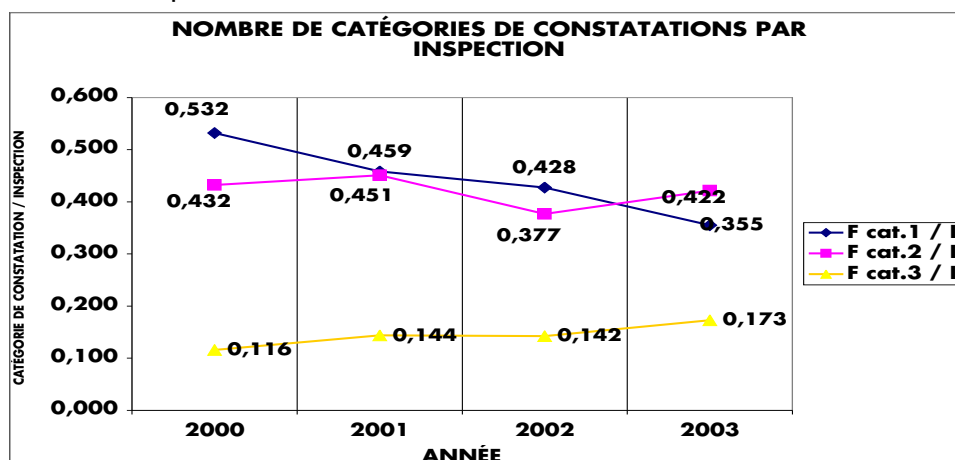
Non seulement il est nécessaire de prendre en compte le nombre absolu des constatations des inspections, mais aussi la « gravité » de celles-ci. À cette fin, trois catégories de constatations ont été définies. Une « Catégorie 1 » de constatations est appelée une constatation mineure, une « Catégorie 2 » une constatation significative et une « Catégorie 3 » une constatation majeure. Les termes 'mineure', 'significative' et 'majeure' se rapportent au niveau de la différence par rapport à la norme de l'OACI. Les catégories de constatations sont précisées dans les procédures SAFA et ne sont laissées ni à l'appréciation ni au jugement des inspecteurs individuels.

Le premier objectif, lors de la classification des constatations, consiste à classer la conformité de celle-ci selon une norme et la gravité de la non-conformité selon cette norme. Il y a lieu d'expliquer que toute non-conformité à une norme ne signifie pas nécessairement qu'elle présente une menace immédiate pour la sécurité de l'aéronef et de ses occupants. Un exemple typique : un aéronef piloté par une personne qui n'est pas munie de sa licence de pilote, est considéré comme une constatation de Catégorie 3 (majeure) et constitue une différence sérieuse par rapport à la norme. Dans le cas où cette personne a oublié par erreur sa licence chez elle mais où elle possède les qualifications requises pour piloter l'aéronef, il est évident qu'il n'y a pas d'influence directe sur la sécurité. Néanmoins, une constatation de Catégorie 3 est toujours une préoccupation majeure pour les Autorités nationales de l'aviation concernées.

En 2000, la base de données a été adaptée et, depuis lors, les catégories de constatations sont enregistrées. Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous.

ANNÉE	NBRE D'INSPECTIONS (I)	NOMBRE DE CONSTATATIONS (F)				RATIO DES CONSTATATIONS (FCAT./I)			
		CAT. 1 (MINEURE)	CAT. 2 (SIGNIFICATIVE)	CAT. 3 (MAJEURE)	TOTAL	FCAT.1/I	FCAT.2/I	FCAT.3/I	F TOTAL/I
2000	2 394	1 274	1 035	278	2 587	0,532	0,432	0,116	1,080
2001	2 706	1 258	1 221	389	2 868	0,459	0,451	0,144	1,054
2002	3 234	1 384	1 219	461	3 064	0,428	0,377	0,142	0,947
2003	3 414	1 212	1 439	591	3 242	0,355	0,422	0,173	0,950
TOTAL	11 748	5 128	4 914	1 719	11 761	0,435	0,418	0,146	1,000

Le graphique ci-dessous présente les catégories de constatations rapportées au nombre d'inspections.



À partir du graphique, il est possible de conclure que le nombre de constatations de Catégorie 1 et de Catégorie 2 rapporté au nombre d'inspections montre une tendance décroissante. Le nombre de constatations de Catégorie 3 rapporté au nombre d'inspections reste plus ou moins stable. Conclusions générales :

- Le nombre de constatations globales par inspection diminue ;
- La contribution de constatations de Catégorie 1 et de Catégorie 2 diminue ;
- La contribution de constatations de Catégorie 3 reste la même.

7.3 CONSTATATIONS DES INSPECTIONS SUR LE PLAN RÉGIONAL

Afin d'identifier des différences régionales, les catégories de constatations sont rapportées aux exploitants de différentes régions du monde et groupées suivant les Bureaux régionaux de l'OACI. Les résultats de l'année 2003 sont présentés dans le tableau ci-dessous.

RÉGION OACI	NbRE. D'ÉTATS INSPECTÉS	NbRE. D'EXPLOITANTS INSPECTÉS	NbRE. D'ATERRISSAGES DANS LES AÉROPORTS CEAC	INSPECTIONS (I)	NbRE. DE CONSTATATIONS (F)				RATIO DES CONSTATATIONS (Fcat./I)			
					CAT. 1 (MINEURES)	CAT. 2 (SIGNIFICATIVES)	CAT. 3 (MAJEURES)	TOTAL	F CAT.1/I	F CAT.2/I	F CAT.3/I	F TOTAL/I
APAC ¹	20	30	34 281	100	36	54	31	121	0,36	0,54	0,31	1,21
ESAF ²	11	15	10 842	51	30	29	24	83	0,59	0,57	0,47	1,63
EUR/NAT ³	53	449	2 424 031	2 708	914	1 120	365	2 399	0,34	0,41	0,14	0,89
MID ⁴	18	41	69 936	294	139	157	77	373	0,47	0,53	0,26	1,26
NACC ⁵	10	54	190 805	177	43	26	29	98	0,24	0,15	0,16	0,55
SAM ⁶	6	14	8 281	36	6	4	4	14	0,17	0,11	0,11	0,39
WACAF ⁷	13	20	6 908	48	46	48	60	154	0,96	1,00	1,25	3,21
TOTAL	131	623	2 745 084	3 414	1 214	1 438	590	3 242	0,36	0,42	0,17	0,95

Les exploitants d'États accrédités aux régions OACI SAM, NACC, et EUR/NAT ont moins de constatations par inspection que la moyenne.

Les exploitants d'États accrédités aux régions OACI APAC, MID, ESAF, et WACAF ont davantage de constatations par inspection que la moyenne.

Le Chapitre 6 indique qu'en 2003 (moyenne mobile de 3 ans) 63% de toutes les inspections qui ont été réalisées concernaient des exploitants CEAC. Les 37% restants ont été des inspections d'aéronefs exploités par des transporteurs non CEAC.

Le tableau ci-dessous présente les constatations et les catégories.

RÉGION	NBRE. D'ÉTATS INSPECTÉS	NBRE. D'EXPLOITANTS INSPECTÉS	INSPECTIONS (I)	NBRE. DE CONSTATATIONS (F)				RATIO DES CONSTATATIONS (Fcat./I)			
				CAT. 1 (MINEURE)	CAT. 2 (SIGNIFICATIVE)	CAT. 3 (MAJEURE)	TOTAL	F CAT.1/I	F CAT.2/I	F CAT.3/I	F TOTAL/I
ÉTATS CEAC	41	369	2 275	690	717	267	1 674	0,30	0,32	0,12	0,74
ÉTATS NON CEAC	90	254	1 139	524	721	323	1 568	0,46	0,63	0,28	1,37
TOTAL	131	623	3 414	1 214	1 438	590	3 242	0,36	0,42	0,17	0,95

- ¹ APAC-Asie et Pacifique Région OACI : Australie, Bangladesh, Bhoutan, Brunéi Darussalam, Cambodge, Chine (y compris Hong Kong et Macao), Fidji, Îles Cook, Îles Marshall, Îles Salomon, Inde, Indonésie, Japon, Kirabati, Malaisie, Maldives, Micronésie (États fédérés de), Mongolie, Myanmar, Nauru, Népal, Nouvelle-Zélande, Palaos, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Philippines, République de Corée, République démocratique populaire Lao, République populaire démocratique de Corée, Samoa, Singapour, Sri Lanka, Thaïlande, Tonga, Vanuatu, Viet Nam.
- ² ESAF-Afrique orientale et australe Région OACI : Afrique du Sud, Angola, Botswana, Burundi, Comores, Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Kenya, Lesotho, Madagascar, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Seychelles, Somalie, Swaziland, Zambie, Zimbabwe.
- ³ EUR/NAT-Europe et Atlantique nord Région OACI : Albanie, Algérie, Allemagne, Andorre, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lettonie, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Lituanie, Luxembourg, Malte, Maroc, Monaco, Norvège, Ouzbékistan, Pays-Bas (y compris Antilles néerlandaises), Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni (y compris Îles Caïmans, Bermudes), Saint-Marin, Serbie-Monténégro, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tadjikistan, Tunisie, Turkménistan, Turquie, Ukraine.
- ⁴ MID-Moyen-Orient Région OACI : Afghanistan, Arabie saoudite, Bahreïn, Chypre, Égypte, Émirats arabes unis, Iran, Irak, Israël, Jamahiriya arabe libyenne, Jordanie, Koweït, Liban, Oman, Pakistan, Qatar, République arabe syrienne, Soudan, Yémen.
- ⁵ NACC-Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes Région OACI : Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Barbade, Belize, Canada, Costa Rica, Cuba, El Salvador, États-Unis, Grenade, Guatemala, Haïti, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, République dominicaine, Sainte-Lucie, Saint-Kitt-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Trinité-et-Tobago.
- ⁶ SAM-Amérique du Sud Région OACI : Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Équateur, Guyana, Panama, Paraguay, Pérou, Suriname, Uruguay, Venezuela.
- ⁷ WACAF-Afrique occidentale et centrale Région OACI : Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Libéria, Mali, Mauritanie, Niger, Nigéria, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Sierra Leone, Tchad, Togo.

Pour chaque catégorie de constatations, le nombre relatif de constatations est plus élevé pour les exploitants des États non CEAC que ceux des États CEAC.

7.4 CONSTATATIONS DES INSPECTIONS RAPPORTÉES AUX ÉLÉMENTS DE LA CHECK-LIST

L' **Appendice D** fournit les résultats concernant chaque élément d'inspection individuel (III) inspecté. Il indique le nombre de fois où un élément d'inspection particulier a été vérifié, le nombre de constatations et le ratio F/III. Dans l'**Appendice E**, les valeurs de ce dernier ratio sont présentées sous forme de tableaux et graphiquement pour les années 2000 à 2003. L' **Appendice F** fournit la ventilation détaillée des constatations pour l'année 2003 par catégories.

7.5 LES TROIS PREMIÈRES CONSTATATIONS SIGNIFICATIVES ET MAJEURES DES INSPECTIONS RAPPORTÉES AUX ÉLÉMENTS DE LA CHECK-LIST

La check-list des inspections compte 4 parties principales. La Partie A concerne les éléments qui doivent être inspectés dans le poste de pilotage de l'aéronef. La Partie B de la check-list concerne les éléments qui doivent être vérifiés dans la cabine (passagers) et se rapporte principalement aux équipements de sécurité. La Partie C se rapporte à l'état général de l'aéronef sur le plan technique, qui doit faire l'objet d'une vérification visuelle à l'extérieur. Les éléments d'inspection de la Partie D concernent le compartiment fret de l'aéronef et le fret qui y est transporté.

Toute constatation générale qui ne serait pas couverte par la partie A, B, C ou D, peut être prise en compte sous la partie E (général) de la check-list.

Lors de l'examen des constatations établies au cours d'une inspection SAFA, celles de catégorie 2 (significative) et catégorie 3 (majeure) exigent que la plus haute attention y soit prêtée lorsqu'il sera nécessaire d'y remédier. Pour chaque partie de la check-list, les 3 premières constatations des Catégories 2 et 3 se rapportant au nombre d'inspections figurent dans le tableau ci-après.

A – ÉLÉMENTS D'INSPECTION CONCERNANT LE POSTE DE PILOTAGE

N°.	ÉLÉMENT D'INSPECTION	DESCRIPTION	NBRE. D'INSPECTIONS (III)	CONSTATATIONS (F)					Cat. 2 & 3/III
				CAT. 1	CAT. 2	CAT. 3	CAT. 2 & 3	TOTAL	
1	POSTE DE PILOTAGE / GÉNÉRAL	ÉQUIPEMENT	1 738	12	92	10	102	114	0,0587
2	POSTE DE PILOTAGE / DOCUMENTS	CARTES DE RADIONAVIGATION	1 737	34	74	14	88	122	0,0507
3	POSTE DE PILOTAGE / DOCUMENTS	LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS (LME)	1 609	29	62	7	69	98	0,0429

A.1 ÉQUIPEMENT

L'Annexe 6 de l'OACI exige que l'aéronef soit équipé d'un Dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS). Ce dispositif avertit l'équipage de conduite lorsque

l'aéronef s'approche trop près du sol ou du relief. Certains types d'aéronefs de construction CEI (Tupolev, Ilyushin, Antonov, Yakovlev) soit ne disposent pas d'un tel dispositif, soit sont équipés d'un système SSOS à trois canaux, qui n'est pas pleinement conforme à la Norme de l'OACI.

A.2 CARTES DE RADIONAVIGATION

Des systèmes de navigation sont appliqués afin de déterminer la position de l'aéronef par rapport à la terre et à cette fin des cartes de navigation et des bases de données de navigation sont utilisées. Puisque les données qui doivent être incluses dans les cartes de navigation et les bases de données de navigation sont susceptibles de changer de temps en temps, leur mise à jour régulière est exigée. Les constatations les plus courantes étaient des cartes périmées, des bases de données de navigation du Système mondial de localisation (GPS) et Système de gestion de vol (FMS) expirées.

A.3 LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS (LME)

La LME précise les circonstances dans lesquelles un aéronef peut être exploité tandis que certains équipements sont inopérants. La LME est établie par l'exploitant de l'aéronef et approuvée par l'État de l'exploitant responsable. La majorité des constatations concernent le manque de preuves de l'approbation de la LME, l'indisponibilité de la LME à bord ou le dépassement de la date de validité de celle-ci.

B – ÉLÉMENTS D'INSPECTION CONCERNANT LA CABINE DE PASSAGERS

N°.	ÉLÉMENT D'INSPECTION	DESCRIPTION	NBRE. D'INSPECTIONS(III)	CONSTATATIONS (F)					CAT. 2 & 3/III
				CAT. 1	CAT. 2	CAT. 3	CAT. 2 & 3	TOTAL	
1	SÉCURITÉ / CABINE	ISSUES DE SECOURS, BALISAGES LUMINEUX VERS LES ISSUES, LAMPES TORCHES	1 447	39	73	23	96	135	0,0663
2	SÉCURITÉ / CABINE	ACCÈS AUX ISSUES DE SECOURS	1 522	18	37	28	65	83	0,0427
3	SÉCURITÉ / CABINE	TROUSSE DE PREMIERS SOINS / TROUSSE MÉDICALE D'URGENCE	1 442	28	37	8	45	73	0,0312

B.1 ISSUES DE SECOURS, BALISAGES LUMINEUX VERS LES SORTIES, LAMPES TORCHES

Les constatations concernaient principalement les éclairages des issues de secours qui ne fonctionnaient pas correctement, lampes torches absentes, en mauvais état ou en nombre insuffisant, et aucune installation de systèmes de balisage lumineux au sol vers les issues (de secours) ou fonctionnement défectueux de ceux-ci. Ces systèmes ont pour objectif d'indiquer l'emplacement des issues de secours et ils sont importants surtout en cas de feu ou de fumée dans la cabine de passagers ou dans le cas où l'éclairage normal ne fonctionne pas.

B.2 ACCÈS AUX ISSUES DE SECOURS

L'accès à l'issue de secours devrait toujours être dépourvu d'obstructions. Dans le cas d'une urgence, la voie conduisant aux issues et portes de secours devrait être libre, permettant une évacuation rapide de l'aéronef. Les constatations établies

étaient : l'accès obstrué par des cartons liés à la restauration de bord, des bagages et du fret. Une autre constatation fréquente, surtout dans les aéronefs de construction CEI, était le fait que les sièges devant les issues de secours peuvent se déplier et sont susceptibles, dans un cas d'urgence, de bloquer la voie vers la sortie.

B.3 TROUSSES DE PREMIERS SOINS / TROUSSES MÉDICALES D'URGENCE

Cela concerne la prescription de l'OACI selon laquelle un avion doit être doté d'une trousse médicale de premiers soins. Les cas de non-conformité s'échelonnaient entre trousses de premiers soins non sécurisées ou mal arrimées, aucune identification correcte de la position de stockage des trousses et trousses manquantes au lieu indiqué.

C – ÉLÉMENTS D'INSPECTION CONCERNANT L'ÉTAT GÉNÉRAL DE L'AÉRONEF

				CONSTATATIONS (F)					
N°.	ÉLÉMENT D'INSPECTION	DESCRIPTION	NBRE. D'INSPECTIONS (III)	CAT. 1	CAT. 2	CAT. 3	CAT. 2 & 3	TOTAL	CAT. 2 & 3/III
1	ÉTAT DE L'AÉRONEF	ROUES, PNEUS ET FREINS	2 737	62	79	21	100	162	0,0365
2	ÉTAT DE L'AÉRONEF	ÉTAT GÉNÉRAL EXTÉRIEUR	2 970	182	81	9	90	272	0,0303
3	ÉTAT DE L'AÉRONEF	FUITES	2 375	65	46	13	59	124	0,0248

C.1 ROUES, PNEUS ET FREINS

Les roues, pneus et freins doivent être en bon état. Les constatations faites concernaient les pneus usés au-delà des limites, fuite du liquide hydraulique dans les zones du train d'atterrissage, freins usés au-delà des limites.

C.2 ÉTAT GÉNÉRAL EXTÉRIEUR

Il s'agit ici des constatations établies pendant l'inspection visuelle de l'extérieur de l'aéronef. Les constatations comprenaient des rivets manquants, la corrosion, les bosses sur les bords d'attaque (aile/moteur), les déperditeurs d'électricité statique manquants, l'absence de marques d'immatriculation, la peinture écaillée, etc.

C.3 FUITES

Tout aéronef est équipé de plusieurs systèmes qui contiennent différentes sortes de liquides (huile, carburant, eau, liquide hydraulique, etc.). Des fuites de liquide hydraulique, de carburant et d'eau ont été constatées. Les domaines concernés étaient : le panneau de service des toilettes, les ailes, les volets et becs d'attaque, les moteurs, le Groupe auxiliaire de puissance (GAP), le train d'atterrissage, etc.

D – ÉLÉMENTS D'INSPECTION CONCERNANT LE COMPARTIMENT FRET

N°	ÉLÉMENT D'INSPECTION	DESCRIPTION	NBRE. D'INSPECTIONS (III)	CONSTATATIONS (F)					CAT. 2 & 3/III
				CAT. 1	CAT. 2	CAT. 3	CAT. 2 & 3	TOTAL	
1	FRET	SÉCURITÉ DU FRET À BORD	904	22	34	103	137	159	0,1515
2	FRET	MARCHANDISES DANGEREUSES	292	4	10	18	28	32	0,0959
3	FRET	ÉTAT GÉNÉRAL DU COMPARTIMENT FRET	1 546	28	30	19	49	77	0,0317

D.1 SÉCURITÉ DU FRET À BORD

Dans plusieurs cas, il a été établi que le fret dans les soutes n'était pas correctement sécurisé. Des articles lourds (tels que roues de rechange) n'étaient pas retenus et par conséquent risquaient d'endommager l'aéronef en cas de forte accélération/décélération. Dans d'autres cas, les filets protecteurs étaient soit absents soit en mauvais état. Les conteneurs de fret et les palettes étaient en mauvais état.

D.2 MARCHANDISES DANGEREUSES

Certains types de matériaux demandent une attention et un traitement particuliers en raison de leur nature inflammable, toxique, asphyxiante, etc. Ils sont communément appelés « Marchandises dangereuses ». Lorsqu'elles sont correctement emballées, stockées, étiquetées, protégées, etc., ces marchandises peuvent être transportées. Les constatations enregistrées faisaient état de stockage et d'étiquetage incorrects de marchandises dangereuses transportées à bord et de l'indisponibilité des documents et manuels exigés (Guide des réactions en cas d'urgence) et de l'absence d'autorisation de transporter des marchandises dangereuses.

D.3 ÉTAT GÉNÉRAL DU COMPARTIMENT FRET

Les constatations se rapportant à l'état général du compartiment fret concernaient notamment les panneaux endommagés, les systèmes de verrouillage défectueux, les panneaux mal réparés et les filets de séparation manquants.

8.

MESURES PRISES

8.1 GÉNÉRALITÉS

En se fondant sur la catégorie, le nombre et la nature des constatations, plusieurs mesures peuvent être prises.

Si les constatations indiquent que la sécurité de l'aéronef et de ses occupants est compromise, des mesures correctives seront exigées. Normalement l'attention du commandant de l'appareil sera appelée sur les manquements sérieux auxquels il devra remédier. Dans les rares cas où les inspecteurs sont fondés à croire que le commandant n'a pas l'intention de prendre les mesures nécessaires à propos des manquements qui lui ont été notifiés, ils immobiliseront formellement l'appareil. L'acte formel d'immobilisation par l'État d'inspection signifie que l'aéronef a l'interdiction de poursuivre ses vols jusqu'à ce que les mesures correctives appropriées aient été prises.

En 2003, les événements suivants ont conduit à l'immobilisation d'aéronefs : aéronef non équipé d'un Système anticollision TCAS, co-pilote dépourvu d'une licence valide pour le type d'avion, défaut de cartes de navigation à bord, avion non conforme aux états d'entretien et aux directives de navigabilité, aucun Manuel de bord ni Certificat d'immatriculation à bord, « défauts reportés » non consignés dans le carnet de route technique, et report non conforme à la Liste minimale d'équipements (LME), état technique de l'aéronef, le Certificat de navigabilité expiré, aucun dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS) installé, extérieur de l'avion endommagé, fuites graves, fret incorrectement arrimé, pneus usés au-delà de la limite, etc.

Un autre type de mesure est appelé « mesure corrective avant l'autorisation de vol ». Avant que l'aéronef ne soit autorisé à reprendre son vol, une mesure corrective est exigée afin de corriger tout manquement qui a été identifié.

Dans d'autres cas, l'aéronef peut décoller, mais sous certaines restrictions opérationnelles. Prenant par exemple le cas où un manquement a été relevé à propos des sièges de passagers. L'exploitation de l'aéronef est possible à condition que les sièges défectueux ne soient pas occupés par des passagers.

La pratique établie veut qu'un compte rendu des constatations soit fait au commandant de l'aéronef juste après l'inspection de son appareil. De plus, les constatations de Catégorie 2 et de Catégorie 3 sont communiquées à l'autorité aéronautique et au principal centre d'exploitation de l'exploitant avec la demande expresse de mettre en œuvre la mesure appropriée afin d'empêcher toute récidive.

Dans certains cas, lorsque les constatations relatives à un aéronef sont considérées comme importantes, les États membres de la CEAC peuvent, à titre individuel, décider de retirer l'autorisation d'entrée de cet aéronef. Cela signifie que cet aéronef n'est plus autorisé à atterrir dans un aéroport de cet État ni à utiliser

l'espace aérien de celui-ci. Une telle interdiction peut être levée si l'exploitant de l'aéronef en question prouve que les problèmes ont été correctement rectifiés. De telles limitations de l'autorisation d'entrée peuvent ainsi être de nature temporaire, et c'est habituellement le cas.

Le tableau ci-dessous donne la liste des mesures qui ont été prises suite aux inspections effectuées au cours des années 2000-2003.

		ANNÉE				
		2000	2001	2002	2003	TOTAL
NBRE. D'INSPECTIONS		2 394	2 706	3 234	3 414	11 748
NBRE. DES CONSTATATIONS		2 587	2 868	3 064	3 242	11 761
MESURES PRISES	INFORMATION À L'AUTORITÉ ET À L'EXPLOITANT	150	262	289	360	1 061
	RESTRICTION À L'EXPLOITATION DE L'AÉRONEF	0	2	17	23	42
	ACTIONS CORRECTIVES AVANT L'AUTORISATION DE VOL	184	210	225	321	940
	AÉRONEFS IMMOBILISÉS AU SOL	16	28	12	20	76
	RÉPERCUSSIONS SUR L'AUTORISATION D'ENTRÉE	9	4	6	7	26

8.2 INTÉGRATION DU PROGRAMME DANS L'ENSEMBLE DE LA CHAÎNE DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Sur la base des inspections SAFA qui ont été effectuées ces dernières années, l'expérience montre que les inspections donnent une indication générale de la sécurité des exploitants étrangers. Cette indication est limitée dans le sens où aucun tableau complet de la sécurité d'un aéronef ou d'un exploitant particulier n'est obtenu. Cela découle du fait que certains aspects sont difficiles à évaluer pendant une inspection (p.ex. gestion des ressources en équipe), que le temps imparti pour réaliser une inspection est limité, et que la profondeur de l'inspection est également limitée.

L'évaluation complète d'un aéronef ou d'un exploitant particulier ne peut être obtenue que moyennant la supervision continue de celui-ci par l'autorité aéronautique responsable.

Toutefois, l'information obtenue par l'intermédiaire du Programme SAFA est utile et les inspections contribuent efficacement à la sécurité de l'exploitation de l'aéronef qui a été inspecté. Le Programme SAFA fournit également aux autorités aéronautiques de l'État inspecté et de l'État de l'exploitant l'occasion de coopérer en vue de la recherche de solutions à des problèmes spécifiques liés à la sécurité. Le Programme SAFA a sa place dans la chaîne de sécurité et il apporte par conséquent une contribution précieuse à la sécurité de l'aviation en général.

La base de données centrale est particulièrement utile car elle contribue à une communication rapide des informations aux États qui participent au Programme SAFA. L'information recueillie à partir de toutes les inspections réalisées est partagée et contribue ainsi à donner un tableau plus complet d'un aéronef, d'un type d'aéronef ou d'un exploitant donné.

8.3 ACTION FUTURE

L'action future portera, avant tout, sur la poursuite des efforts vers une plus grande uniformité dans la mise en œuvre des activités SAFA de la part des États qui y participent. Ces travaux seront accélérés à la lumière d'événements récents.

D'autres actions envisagées portent sur la formation, l'aménagement de la base de données, les efforts pour une participation accrue des États membres et la coopération avec d'autres organisations.

En ce qui concerne la formation des inspecteurs, il est anticipé que le programme d'échange évoluera encore dans le but de devenir un outil efficace pour la formation pratique et les efforts d'harmonisation.

Malgré une large participation des États membres de la CEAC au Programme, de nouvelles initiatives seront prises pour élargir encore la base de la participation.

La réalisation d'une meilleure connexion à la base de données centrale SAFA sera poursuivie en adaptant celle-ci à un accès via une connexion Internet (sécurisée).

La base de données sera améliorée encore en ce qui concerne certains aspects qui assistent l'inspecteur lors de la préparation d'une inspection, les outils d'analyse, les niveaux d'alerte, etc.

La check-list de l'inspection sera amendée afin d'y inclure des éléments d'inspection supplémentaires. Ceux-ci découleront des nouveaux règlements qui entrent en vigueur et seront vraisemblablement dans le domaine des équipements opérationnels à embarquer dans le poste de pilotage.

La base de données sera accessible à d'autres parties impliquées dans le Programme SAFA, telles que la Commission européenne et la Section des audits de supervision de la sécurité de l'OACI. Il est également envisagé d'accorder un accès limité aux États non CEAC sur la base d'accords couvrant l'échange bilatéral de données de sécurité. Un tel accès sera fourni à la FAA des États-Unis et à l'Autorité d'État de l'Aviation civile (SCAAR) de la Fédération de Russie.

8.4 COOPÉRATION AVEC L'OACI

La coopération avec l'OACI s'est poursuivie, ainsi que le démontre la mise à disposition d'un conférencier lors des cours de formation SAFA, et le partage d'information.

8.5 COOPÉRATION AVEC L'UNION EUROPÉENNE

La Commission européenne a proposé au Conseil de l'Union européenne et au Parlement européen une « Directive sur la sécurité des aéronefs de pays tiers qui empruntent les aéroports communautaires ». Début 2004, cette Directive a été finalisée par le Parlement européen et le Conseil. Elle fournit une base légale pour la réalisation d'inspections d'aéronefs sur l'aire de trafic par les États

membres de l'UE. S'il existe de nombreux éléments communs entre le Programme SAFA et la Directive, il existe également d'importantes différences. Pendant la période de mise en œuvre de 2 ans, une étroite coopération sera maintenue avec la Commission européenne pour évaluer l'impact de la Directive sur le Programme SAFA. Il pourrait s'avérer nécessaire d'ajuster le Programme afin de permettre aux États membres de l'UE, par l'intermédiaire de leur participation au Programme SAFA, de respecter leurs obligations vis-à-vis de l'UE.

Les éléments opérationnels du Programme SAFA sont mis en œuvre par le JAA Central au nom de la CEAC. L'établissement de l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (AESA), entraînera le transfert de la majorité des activités du JAA Central à l'AESA, et le siège des JAA devra réduire ses effectifs. Actuellement une réflexion est en cours à propos des arrangements qui conviennent le mieux pour continuer le Programme SAFA, et sa base de données, sur une échelle paneuropéenne.

APPENDICE A

LISTE DES ÉTATS DES EXPLOITANTS INSPECTÉS

ÉTAT DE L'EXPLOITANT	CODE OACI	ÉTAT DE L'EXPLOITANT	CODE OACI
Afghanistan	OA	République dominicaine	MD
Albanie	LA	Équateur	SE
Algérie	DA	Egypte	HE
Angola	FN	Guinée équatoriale	FG
Antigua-et-Barbuda	TA	Érythrée	HH
Argentine	SA	Estonie	EE
Arménie	U5	Ethiopie	HA
Aruba	T2	Finlande	EF
Australie	Y	France	LF
Autriche	LO	Gabon	FO
Azerbaïdjan	UB	Gambie	GB
Bahreïn	OB	Géorgie	UG
Bangladesh	VG	Allemagne	ED
Barbade	TB	Ghana	DG
Bélarus	UM	Grèce	LG
Belgique	EB	Hong Kong (Chine)	VH
Bosnie-Herzégovine	LQ	Hongrie	LH
Brésil	SB	Islande	BI
Brunéi Darussalam	WB	Inde	VA
Bulgarie	LB	Indonésie	WA
Cap-Vert	GV	Iran	OI
Canada	C	Irlande	EI
Iles Caïmans	MW	Israël	LL
République centrafricaine	FE	Italie	LI
Chili	SC	Jamaïque	MK
Chine	ZB	Japon	RJ
Colombie	SK	Jordanie	OJ
Croatie	LD	Kazakhstan	UA
Cuba	MU	Kenya	HK
Chypre	LC	Corée (Nord)	ZK
République tchèque	LK	Corée (Sud)	RK
Rép. démocratique du Congo	FZ	Koweït	OK
Danemark	EK	Kirghizistan	U2

ÉTAT DE L'EXPLOITANT	CODE OACI	ÉTAT DE L'EXPLOITANT	CODE OACI
République démocratique populaire lao	VL	Sao Tomé-et-Principe	FP
Lettonie	EV	Arabie saoudite	OE
Liban	OL	Sénégal	GO
Jamahiriya arabe libyenne	HL	Seychelles	FS
Lituanie	EY	Sierra Leone	GF
Luxembourg	EL	Singapour	WS
L'ex-République yougoslave de Macédoine	LW	Slovaquie	LZ
Madagascar	FM	Slovénie	LJ
Malaisie	WM	Afrique du Sud	FA
Malte	LM	Espagne	LE
Mauritanie	GQ	Sri Lanka	VC
Maurice	FI	Soudan	HS
Mexique	MM	Swaziland	FD
République de Moldova	LU	Suède	ES
Monaco	LN	Suisse	LS
Mongolie	ZM	République arabe syrienne	OS
Maroc	GM	Tadjikistan	UT
Namibie	FY	Taiwan (Chine)	RC
Pays-Bas	EH	Thaïlande	VT
Antilles néerlandaises	TN	Tunisie	DT
Nouvelle-Zélande	NZ	Turquie	LT
Nigéria	DN	Turkménistan	U3
Norvège	EN	Ouganda	HU
Oman	OO	Ukraine	UK
Pakistan	OP	Emirats arabes unis	OM
Pologne	EP	Royaume-Uni	EG
Portugal	LP	États-Unis	K
Qatar	OT	Ouzbékistan	U4
Roumanie	LR	Venezuela	SV
Fédération de Russie	U	Viet Nam	VV
Rwanda	HR	Yémen	OY
Saint-Vincent-et-les-Grenadines	TV	Yougoslavie	LY
Samoa	NS		

APPENDICE B

TYPES D'AÉRONEFS INSPECTÉS

Type d'aéronef	Code OACI	Type d'aéronef	Code OACI
Antonov An-124 Ruslan	A124	BAe146-300	B463
Airbus A-300B4-600	A306	Boeing 707-300	B703
Airbus A-300B2/4-1/2/100/200, A-300C4-200	A30B	Boeing 717-200	B712
Airbus A-310 (CC-150 Polaris)	A310	Boeing 720	B720
Airbus A-319	A319	Boeing 727-100	B721
Airbus A-320	A320	Boeing 727-200	B722
Airbus A-321	A321	Boeing 737-100	B731
Airbus A330-200	A332	Boeing 737-200	B732
Airbus A330-300	A333	Boeing 737-300	B733
Airbus A340-200	A342	Boeing 737-400	B734
Airbus A340-300	A343	Boeing 737-500	B735
Airbus A340-600	A346	Boeing 737-600	B736
Hawker Siddeley HS-748, BAe-748	A748	Boeing 737-700, BBJ	B737
Commander 500	AC50	Boeing 737-800	B738
Antonov An-12	AN12	Boeing 747-100	B741
Antonov An-22 Antheus	A22	Boeing 747-200	B742
Antonov An-24	AN24	Boeing 747-300	B743
Antonov An-26	AN26	Boeing 747-400	B744
Antonov AN-32	AN32	Boeing 747SR	B74R
Antonov AN-72/74	AN72	Boeing 747SP	B74S
Eurocopter AS-350/550 Ecureuil	AS50	Boeing 757-200	B752
ATR-42-200/300/320	AT43	Boeing 757-300	B753
ATR-42-400	AT44	Boeing 767-200	B762
ATR-42-500	AT45	Boeing 767-300	B763
ATR-72	AT72	Boeing 767-400	B764
BAe ATP	ATP	Boeing 777-200	B772
Beech 1900	B190	Boeing 777-300	B773
Beech B300 Super King Air 350	B350	BAC-111 One-Eleven	BA11
BAe146-100, Statesman	B461	Beech 200,1300 Super King Air	BE20
BAe146-200, Quiet Trader, Statesman	B462	Beech 300	BE30

Type d'aéronef	Code OACI	Type d'aéronef	Code OACI
Beech 35	BE35	DHC-8-300 Dash 8	DH8C
Beriev A-40 Albatros	BE40	DHC-8-400 Dash 8	DH8D
Beech 90	BE9L	DHC-6 Twin Otter	DHC6
Fairey BN-2A/B Islander	BN2P	DHC-7 Dash 7	DHC7
Lockheed C-130, AC-130, etc	C130	Embraer EMB-110/ 111Bandeirante	E110
Cessna 172, P172, R172, Skyhawk	C172	Embraer EMB-120 Brasília	E120
Cessna 182	C182	Embraer EMB-121 Xingu	E121
Cessna 208 Caravan	C208	Embraer ERJ-135	E135
Cessna T303 Crusader	C303	Embraer EMB-145, ERJ-145	E145
Cessna 310	C310	Fokker 100	F100
Cessna 401, 402	C402	Fokker F-27 Friendship	F27
Cessna 421, Golden Eagle	C421	Fokker F-28 Fellowship	F28
Cessna 441 Conquest, Conquest 2	C441	Dassault Falcon 2000	F2TH
Cessna 500 Citation, Citation 1	C500	Fokker 50, Maritime Enforcer	F50
Cessna 525 CitationJet	C525	Fokker 70	F70
Cessna 550, 551	C550	Dassault Falcon-Mystère 900	F900
Cessna 560 Citation 5	C560	Dassault Falcon-Mystère 10/100	FA10
Cessna 650 Citation 3/6/7	C650	Dassault Falcon-Mystère 20/200	FA20
Cessna 750 Citation 10	C750	Dassault Falcon-Mystère 50	FA50
Canadair CL-44-O Guppy	CL4G	Soko G-4	G4
Canadair CL-600 Challenger	CL60	Bombardier BD-700 Global Express	GLEX
Canadair RJ-100 Regional Jet	CRJ1	Gulfstream Aerospace, Gulfstream 4	GLF4
Canadair RJ-200 Regional Jet	CRJ2	Gulfstream G-1159 3/4/5	GULF
Canadair RJ-700 Regional Jet	CRJ7	HS-125-1/2/3/400/600	H25A
Dornier 328	D328	HS-125-700	H25B
DC-10	DC10	BAe-125-1000	H25C
DC-2	DC2	Ilyushin Il-18/20/22/24	IL18
DC-6	DC6	Ilyushin Il-62	IL62
Douglas DC-8-50, Jet Trader (EC-24)	DC85	Ilyushin Il-76/78, Gajraj	IL76
Douglas DC-8-60	DC86	Ilyushin Il-86	IL86
Douglas DC-9-30	DC93	Ilyushin Il-96	IL96
Douglas DC-9-40	DC94	Fairchild Dornier 328JET, Envoy 3	J328
DHC-8-100 Dash 8	DH8A	BAe-3100 Jetstream 31	JS31

Type d'aéronef	Code OACI	Type d'aéronef	Code OACI
BAe-4100 Jetstream 41	JS41	SN-601 Corvette	S601
Lockheed L-1011 TriStar	L101	Sikorsky S-76, H-76, AUH-76	S76
Lockheed Electra I188	L188	Saab 2000	SB20
Lockheed L-1329 JetStar2/731	L29B	SAAB SF-340	SF34
Ted Smith Aerostar	L2P	Short 360	SH36
Let L-410/420 Turbolet	L410	Swearingen SA-26 Merlin 2	SW2
Learjet 31	LJ31	Fairchild SA-226TB, SA-227TT	SW3
Learjet 35, 36	LJ35	Fairchild SA-226TC, SA-227AC/AT	SW4
Learjet 45	LJ45	Tupolev Tu-134	T134
Learjet 55	LJ55	Tupolev Tu-154	T154
Learjet 60	LJ60	Tupolev Tu-204/214/224/234	T204
MOONEY M-20K/M	M20T	Socata TBM-700	TBM7
MD-11	MD11	BN-2A Mk3 Trislander	TR15
MD-81	MD81	IAI 1124 Westwind, Sea Scan	WW24
MD-82	MD82	Yak-40	YK40
MD-83	MD83	Yak-42/142	YK42
MD-87	MD87		
MD-88	MD88		
MD-90	MD90		
Piaggio P-180 Avanti	P180		
Piper PA-23-150/160 Apache	PA23		
Piper PA-31/31P Navajo	PA31		
Piper PA-34 Seneca	PA34		
Piper PA-42 Cheyenne 3/400	PA42		
Piper PA-46 Malibu	PA46		
Pilatus PC-12	PC12		
BAe RJ-100	RJ1H		
BAe RJ-70	RJ70		
BAe RJ-85	RJ85		
Caravelle SE-210	S210		

APPENDICE C

EXPLOITANTS INSPECTÉS

Exploitant	Code OACI	Exploitant	Code OACI
ABA AIR	ABP	AIR ARMENIA	ARR
ABELAG AVIATION	AAB	AIR ASTANA	KZR
ACH HAMBURG GMBH	7AC	AIR ATLANTIQUE	AAG
ACM AIR CHARTER GMBH	BVR	AIR ATLAS EXPRESS	AXP
ADRIA AIRWAYS	ADR	AIR BALTIC CORPORATION SIA	BTI
AEGEAN AVIATION	AEE	AIR BERLIN, INC.	BER
AER ARANN TEORANTA	REA	AIR BOSNA	BON
AER LINGUS TEORANTA	EIN	AIR BOTNIA	KFB
AERIAL (SCANWINGS) OY	ABF	AIR CAIRO	MSC
AERO LLOYD FLUGREISEN GMBH	AEF	AIR CANADA	ACA
AERO-CHARTER UKRAINE LTD	UCR	AIR CHINA	CCA
AEROCOM	MCC	AIR COMET	MPD
AERODIENST GMBH, NURNBURG	ADN	AIR CONTRACTORS (IRELAND) LTD	ABR
AREODYNAMICS MALAGA, S.L.	DNC	AIR DOLOMITI	DLA
AEROFLOT - RUSSIAN INT. AIRL.	AFL	AIR ENTERPRISE PULKOVO	PLK
AEROFLOT DON/DONAVIA	DNV	AIR EUROPA	AEA
AEROFREIGHT AIRLINES	FRT	AIR EUROPE SPA	AEL
AEROLINEAS ARGENTINAS	ARG	AIR EXEL NETHERLANDS B.V.	AXL
AERONOVA	OVA	AIR FRANCE	AFR
AEROVIAS DE MEXICO, S.A. DE CV	AMX	AIR GHANA	GHN
AEROWEST BRAUNSCHWEIG	7AW	AIR GLACIERS SA	AGV
AFRICA LINES	7AL	AIR GREENLAND A/S	GRL
AFRICAN AIRLINES CORPORATION	AAW	AIR HOLLAND LEASING III B.V.	HLN
AFRICAN INT. AIRWAYS	AIN	AIR INDEPENDENCE LUFT.	JTV
AFRICAN SAFARI AIRWAYS LTD	QSC	AIR INDIA	AIC
AFRIQUE CARGO SERVICE SENEGAL	NFS	AIR JAMAICA	AJM
AGUILA DEL SUR	7AD	AIR KAZAKSTAN	KZK
AIGLE AZUR	AAF	AIR KORYO	KOR
AIR 2000 LTD	AMM	AIR LEONE COMPANY LTD	RLL
AIR ADRIATIC	AHR	AIR LIETUVA	KLA
AIR ALGERIE	DAH	AIR LITTORAL	LIT
AIR ALPS AVIATION GMBH	LPV	AIR LUXOR, LDA	LXR
AIR ALSIE A/S	MMD	AIR MADAGASCAR	MDG
AIR ANATOLIA (ANADOLU HAVA.)	NTL	AIR MALTA PLC	AMC

Exploitant	Code OACI	Exploitant	Code OACI
AIR MARRAKECH SERVICE	7AM	ALL NIPPON AIRWAYS CO., LTD	ANA
AIR MAURITANIE	MRT	ALLCANADA EXPRESS LTD	CNX
AIR MAURITIUS LTD	MAU	AMERER AIR	AMK
AIR MEDICAL LTD	MCD	AMERICAN AIRLINES INC.	AAL
AIR MEDITERRANEE	BIE	AMERIJET INT.	AJT
AIR MEMPHIS	MHS	AMIRI FLIGHT	AUH
AIR MOLDOVA	MLD	AMR AMERICAN EAGLE, INC.	EGF
AIR MOLDOVA INT.	MLV	ANTONOV DESIGN BUREAU	ADB
AIR NEW ZEALAND LTD	ANZ	APATAS	LYT
AIR NOSTRUM	ANS	ARAVCO LTD	ARV
AIR ONE	ADH	ARCHANGELSK AIRLINES	AUL
AIR SENEGAL INT.	SNG	ARIANA AFGHAN AIRLINES	AFG
AIR SEYCHELLES	SEY	ARKIA ISRAEL INLAND AIRLINES	AIZ
AIR SLOVAKIA BWJ LTD	SVK	ARMAVIA	RNV
AIR TRAFFIC GMBH DUSSELDORF	ATJ	ARMENIAN INT. AIRLINES	RME
AIR TRANSAT	TSC	ASIANA AIRLINES	AAR
AIR UKRAINE	UKR	ASOV-AVIA, AIRCOMPANY	AZV
AIR UNIVERSAL LTD	UVS	ASTRAEUS LTD	AEU
AIR VIA	VIM	ATA-AEROCONDOR TRANSPORTES	ARD
AIR WALES LTD	AWW	ATLANT-SOYUZ	AYZ
AIR ZENA	TGZ	ATLANTA	ABD
AIRAILES	EOL	ATLANTIC AIRWAYS FAROE ISLANDS	FLI
AIRCRAFT MAINTENANCE COMPANY	AMV	ATLANTIC AVIATION FLIGHT SERVICE	7AF
AIRFREIGHT EXPRESS LTD	AFX	ATLAS AIR SERVICE	7AG
AIRLINES 400, JSC	VAZ	ATLAS AIR, INC. (JAMAICA, NY)	GTI
AIRLINK LUFTVERKEHRS GESELL.	JAR	ATLAS INT. (TURKEY)	OGE
AIRLONG CHARTER	7LC	ATRAN-AVIATRANS CARGO AIRLINES	VAS
AIRNET 21 JSC	DDD	AUDELI AIR EXPRESS	ADI
AIRVENTURE, BVBD	RVE	AUGSBURG-AIRWAYS GMBH	AUB
ALADA EMPRESA TRANSP. AEREOS	RAD	AUGUSTA AIR LUFTFAHRTUNTERNEHMEN	AUF
ALBANIAN AIRLINES MAK S.H.P.K.	LBC	AURELA	LSK
ALIPARMA	PAJ	AURIGNY AIR SERVICES LTD	AUR
ALISEA AIRLINES	BBG	AUSTRIAN AIRLINES (AUA)	AUA
ALITALIA	AZA	AUSTRIAN AIRTRANSPORT	AAT
ALITALIA EXPRESS	SMX	AVANTI AIR GMBH, BUDINGEN	EEX
ALIVEN	LVN	AVANTI AVIATION AACHEN LUFTG.	CLU

Exploitant	Code OACI	Exploitant	Code OACI
AVCON, AVIATION CONSULTING LTD	VCN	BRITISH EUROPEAN	BEE
AVIA EXPRESS LTD	AEH	BRITISH MIDLAND AIRWAYS LTD	BMA
AVIACION COMERCIAL DE AMERICA	VME	BRITISH MIDLAND REGIONAL LTD	BMI
AVIAENERGO	ERG	BRITTANNIA AB	BLX
AVIATION AMOS M. ET J. INC.	AMJ	BRUSSELS INT. AIRLINES	BXI
AVIATION BEAUPORT LTD	AVB	BUDAPEST AIR SERVICE LTD	BPS
AVIAVILSA	LVR	BULGARIA AIR	LZB
AVIOGENEX	AGX	BULGARIAN AIR CHARTER	BUC
AVIONES DE ORIENTE, C.A.	ROI	C N AIR, S.A.	ORO
AVJET CORPORATION	7AV	CABI	CBI
AXIS AIRWAYS	AXY	CAIRO AIR TRANSPORT COMPANY	CCE
AZALAVIA-AZERBAIJAN HAVA YOL.	AHY	CARGOLUX AIRLINES INT.	CLX
AZERBAIJAN HAVA JOLLARI	AHC	CARIB AVIATION LTD	DEL
AZZA TRANSPORT CO., LTD	AZZ	CARIBBEAN STAR AIRLINES LIM.	GFI
AZZURRA AIR	AZI	CARPATAIR S.A.	KRP
BA CITIEXPRESS	BRT	CAT AVIATION AG	CAZ
BAC EXPRESS AIRLINES LTD	RPX	CATHAY PACIFIC AIRWAYS LTD	CPA
BALKAN-BULGARIAN AIRLINES	LAZ	CEGA AVIATION LTD	CEG
BALTIC INT. AIRLINES	BIA	CENTRAL AIR EXPRESS	CAX
BANGLADESH BIMAN	BBC	CENTRE-AVIA AIRLINES, JSC	CVC
BELAVIA	BRU	CENTURY AVIATION INT.	HAI
BENAIR AS (NORWAY)	7BE	CHALLENGE AIR LUFTVERKEHRSG.	CLS
BH AIR	BGH	CHANNEL EXPRESS (AIR SERVICES)	EXS
BIN AIR GMBH	BID	CHINA AIRLINES	CAL
BLUE LINE	BLE	CHINA CARGO AIRLINES	CKK
BLUE PANORAMA AIRLINES SPA	BPA	CHINA EASTERN AIRLINES	CES
BLUEBIRD CARGO LTD	BBD	CIMBER AIR A/S	CIM
BONAIR BUSINESS CHARTER GMBH	BOB	CIRRUS LUFTFAHRTGESELL. MBH	RUS
BRAATHENS ASA	BRA	CITY AIRLINE AB	SDR
BRASAIR TRANSPORTES AEREOS	BSI	CITYFLYER EXPRESS	CFE
BRASMEX - BRASIL MINAS EXPRESS	BCA	CITYJET	BCY
BRIGHT AVIATION SERVICES	BRW	CITYLINE HUNGARY LTD	CNB
BRISTOL FLYING CENTRE	CLF	COMPAGNIE NATIONALE AIR GABON	AGN
BRITAIR S.A.	BZH	CONDOMETT	OND
BRITANNIA AIRWAYS LTD	BAL	CONDOR FLUGDIENST GMBH	CFG
BRITISH AIRWAYS	BAW	CONFORT AIR INC.	COF

Exploitant	Code OACI	Exploitant	Code OACI
CONTINENTAL AIR LINES INC.	COA	ENIMEX LTD	ENI
COPTER ACTION OY	AAQ	ENKOR, JOINT STOCK COMPANY	ENK
CORPORATE AIR FLEET INC.	CTX	ERITREAN AIRLINES	ERT
CORSE AIR INT.	CRL	ESTONIAN AIR	ELL
CROATIA AIRLINES	CTN	ETHIOPIAN AIRLINES CORPORATION	ETH
CRONUS AIRLINES	CUS	EU AIRWAYS	EUY
CUBANA DE AVIACION S.A.	CUB	EURALAIR	ERL
CUKUROVA HAVACILIK	7CH	EURO CONTINENTAL AIE, S.L.	ECN
CYPRUS AIRWAYS LTD	CYP	EURO-ASIA AVIATION CO. LTD	8EA
CZECH AIRLINES J.S.C.	CSA	EUROATLANTIC AIRWAYS	MMZ
DAIRO AIR SERVICES,LTD	DSR	EUROCYPRIA AIRLINES LTD	ECA
DANISH AIR TRANSPORT	DTR	EUROFLY S.P.A.	EEZ
DARTA	DRT	EUROFLY SERVICE	EEU
DAS AIR CARGO	DAZ	EUROJET ITALIA	ERJ
DELTA AEROTAXI	DEA	EUROLOT S.A.	ELO
DELTA AIR LINES, INC.	DAL	EUROPE CONTINENTAL AIRWAYS ECA	ECC
DEUTSCHE BA	BAG	EUROPEAN AIR TRANSPORT	BCS
DEUTSCHE LUFTHANSA, A.G.	DLH	EUROPEAN AVIATION AIR CHARTER	EAJ
DHL AIR LTD	DHK	EUROPEAN EXECUTIVE EXPRESS	EXC
DHL AIRWAYS, INC.	DHL	EUROWINGS AG, NURNBERG	EWG
DNIEPROAVIA	UDN	EUROWINGS FLUG GMBH, DORTMUND	EWJ
DOMODEDOVO AIRLINES	DMO	EVA AIRWAYS CORPORATION	EVA
DSF FLUGDIENST	7DS	EVERGREEN INT. AIRL.	EIA
DUBAI AIRWING	DUB	EX. A.V. EXECUTIVE AVIATION	EEV
DUCAIR S.A.	DUK	EXCEL AVIATION LTD	XLA
DUCOR WORLD AIRLINES	DWA	EXCELLENT AIR GMBH	GZA
DUO AIRWAYS	DUO	EXECUJET SCANDINAVIA A/S	VMP
DUO AIRWAYS LTD	DAW	EXECUTIVE JET MANAGEMENT, INC.	EJM
DUTCH DAKOTA ASSOCIATION	7DD	EXIN	EXN
DUTCHBIRD	DBR	EXPRESS AIR, INC. (PHOENIX)	AAE
DYNAMIC AIR	DYE	FALCON AIR AB	FCN
EASTERN AIRWAYS (UK) LTD	EZE	FARNAIR NETHERLANDS B.V.	FRN
EASY JET SWITZERLAND SA	EZS	FARNER HUNGARY LTD	FAH
EASYJET AIRLINES CO. LTD	EZY	FARNER SWITZERLAND AG	FAT
EDELWEISS AIR AG	EDW	FEDERAL EXPRESS CORPORATION	FDX
EGYPT AIR	MSR	FINNAIR O/Y	FIN
EL AL - ISRAEL AIRLINES LTD	ELY	FLASH AIRLINES	FSH
ELBE AIR LUFTTRANSPORT	LBR	FLIGHTLINE	FLT
EMERALD AIRWAYS LTD	JEM	FLY AIR	FLM
EMIRATES	UAE	FLY JET	FJT
EMPRESA AEROCARIBBEAN S.A.	CRN	FLYING SERVICE	FYG
EMPRESA BRASILEIRA AERONAUTICA	EMB	FORMULA ONE MANAGEMENT LTD	FOR
EMPRESA DE AVIAC. AEROGAVIOTA	GTV	FOXAIR	FXR

Exploitant	Code OACI	Exploitant	Code OACI
FREE BIRD AIRLINES	FHY	HELIKOPTERJANST	7HJ
FUTURA	FUA	HELIOS AIRWAYS LTD	HCY
G5 EXECUTIVE AG	EXH	HELISECO	7HS
GAMA AVIATION LTD	GMA	HELLAS JET	HEJ
GAMBIA INT. AIRLINES	GNR	HEMUS AIR	HMS
GANDALF	GNF	HMY AIRWAYS	HMY
GAZPROMAVIA	GZP	HOLA AIRLINES	HOA
GB AIRWAYS LTD	GBL	HONG KONG DRAGON AIRLINES	HDA
GEMINI AIR CARGO, LLC	GCO	IBERIA	IBE
GENEL HAVACILIK	7GH	IBERTRANS AEREA S.L.	IBT
GERMANIA FLUGGESELLSCHAFT KÖLN	GMI	IBERWORLD	IWD
GERMANWINGS GMBH	GWI	ICELANDAIR	ICE
GESTAIR EXECUTIVE JET	GES	INTER EXPRESS AIRLINES	INX
GESTION AEREA AJECUTIVA S.L.	GJT	INTERFLIGHT	IFT
GHANA AIRWAYS CORPORATION	GHA	INTERFLY	RFL
GIO BUSINESS AVIATION	7GB	INTERJET (GREECE)	INJ
GLOBAL JET	7GJ	INTERSKY LUFTFAHRT GMBH	ISK
GLOBAL SUPPLY SYSTEMS LTD	GSS	IRAN NAT. AIRLINES (IRAN AIR)	IRA
GO FLY LTD	GOE	ISLANDSFLUG (ICEBIRD AIRLINE)	ICB
GOLD AIR INT. LTD	GDA	ITALY FIRST	IFS
GOLDECK FLUG GMBH	GDK	JAMAHIRIYA LIBYAN ARAB AIRL.	LAA
GOLDEN AIR FLYG AB	GAO	JAPAN AIR LINES COMPANY, LTD	JAL
GOLIAF AIR	GLE	JAT (JUGOSLOVENSKI AEROTR.)	JAT
GOVERNMENT CORPORATE EXECUTIVE	7CG	JDP LUX	JDP
GOVERNMENT OF CAYMAN ISLANDS	7CI	JET 2000	JTT
GROSSMANN AIR SERVICE	HTG	JET AVIATION, BUSINESS JETS AG	PJS
GST AERO, AIRCOMPANY	BMK	JET G&D AVIATION	JGD
GULF AIR	GFA	JET LINE INT. LTD	MJL
HAHN-AIRLINES GMBH	HHN	JET MANAGEMENT-EUROPE BV	7JM
HAMBURG INT. LUFTV.	HHI	JETALLIANCE FLUGBETRIEBS AG	JAF
HANG KHONG VIET NAM	HVN	JETCLUB LTD	JCS
HAPAG LLOYD EXECUTIVE	HLX	JETLINE INC.	JLE
HAWAIIAN AIRLINES	HAL	JETMAGIC	JMG
HELI AIR SERVICES	HLR	JMC AIRLINES LTD	JMC
HELI-AIR-MONACO	MCM	JOHNSONS AIR LTD	JON

Exploitant	Code OACI	Exploitant	Code OACI
JORDAN AVIATION AIRCHARTER	JAV	MACEDONIAN AIRLINES (FYROM)	MAK
KALITTA AIR, LLC	CKS	MACEDONIAN AIRLINES (GREECE)	MCS
KARTHAGO AIRLINES	KAJ	MAERSK AIR I/S (DENMARK)	DAN
KAVMINVODYAVIA	MVD	MAERSK AIR LTD (UK)	MSK
KEENAIR CHARTER LTD	JFK	MAHAN AIR	IRM
KHALIFA AIRWAYS	KZW	MALAYSIAN AIRLINES SYSTEM	MAS
KHORS AIRCOMPANY	KHO	MALEV-HUNGARIAN AIRLINES	MAH
KIBRIS TURK HAVA YOLLARI LTD	KYV	MALEV EXPRESS	MEH
KINGFISHER AIR SERVICES	BEZ	MALMO AVIATION AB	SCW
KLM CITYHOPPER BV	KLC	MARINA AEROSERVICE S.A.	MAV
KLM ROYAL DUTCH AIRLINES	KLM	MARTINAIR HOLLAND N.V.	MPH
KLM UK LTD	UKA	MD AIRLINES LTD	MDI
KOGALYMAVIA	KGL	MERIDIANA SPA	ISS
KOMIINTERAVIA	KMV	METIS AVIATION CO	7MA
KOREAN AIR LINES CO., LTD	KAL	MIAMI AIR INT.	BSK
KRASNOJARSKY AIRLINES	KJC	MIDDLE EAST AIRLINES	MEA
KUBAN AIRLINES	KIL	MIDWEST AIRLINES	MWA
KUWAIT AIRWAYS CORPORATION	KAC	MINERVA AIRLINES	MTC
KYRGYZSTAN AIRLINES	KGA	MINILINER SRL	MNL
L T E INT. AIRWAYS	LTE	MK AIRLINE LTD	MKA
LAN - LINEA AEREA NAC. DE CHILE	LAN	MNG HAVAYOLLARI VE TASIMACILIK	MNB
LATCHARTER	LTC	MONARCH AIRLINES LTD	MON
LAUDA AIR	LDA	MONDAIR	MMA
LINEAS AEREAS SURAMERICANAS	LAU	MONGOLIAN AIRLINES	MGL
LION AIR SERVICES INC.	WGT	MONTENEGRO AIRLINES	MGX
LIONS AIR AG	LEU	MOUNTAIN AIR CARGO, INC.	MTN
LITHUANIAN AIRLINES	LIL	MUSTIQUE AIRWAYS	MAW
LIVINGSTON S.P.A.	LVG	MYTRAVEL AIRWAYS (UK)	MYT
LONDON EXECUTIVE AVIATION LTD	LNK	MYTRAVEL AIRWAYS A.S.	VKG
LOT - POLSKIE LINIE LOTNICZE	LOT	NAMIB AIR (PTY) LTD	NMB
LOTUS AIRLINE	TAS	NATIONAL AIR SERVICE-NETJETS	7NJ
LTU LUFTRANSPORT-UNTERNEHMEN	LTU	NAVEGACION Y SERV. CANARIOS	NAY
LUFTHANSA CITYLINE	CLH	NEOS SPA	NOS
LUKOIL-AVIA	LUK	NETJETS AVIATION, INC.	EJA
LUXAIR	LGL	NETJETS, TRANSPORTES AEREOS	NJE
LUXAVIATION S.A.	LXA	NEW WORLD JET CORPORATION	NWD
LUXOR AIR	LXO	NIPPON CARGO AIRLINES CO.	NCA

Exploitant	Code OACI	Exploitant	Code OACI
NORD-FLYG AB	NEF	PROTEUS	PRB
NORDIC AIRLINK	NDC	PRT AVIATION S.L.	PRP
NORTH FLYING A/S	NFA	PSKOV STATE AVIATION ENT.	PSW
NORTHWEST AIRLINES INC.	NWA	QANTAS AIRWAYS LTD	QFA
NORWEGIAN AIR SHUTTLE AS	NAX	QATAR AIRWAYS COMPANY	QTR
NOUVEL AIR TUNISIE	LBT	QWESTAIR	QWA
NOVA AIRLINES AB	NVR	RAF-AVIA	MTL
NOVAIR-AVIACAO GERAL, S.A.	NOP	REDHILL AVIATION LTD	RHC
OCCITANIA JET FLEET	OJF	REGIONAL AIRLINES (FRANCE)	RGI
OCTAVIA AIRLINES	OCN	REGIONAL INT. AIR SERVICE	7RI
OLYMPIC AIRWAYS S.A.	OAL	REGIONAL, COMP. AERIENNE EURO.	RAE
OLYMPIC AVIATION S.A.	OLY	RIVNE UNIVERSAL AVIA	UNR
OMNI-AVIACAO E TECNOLOGIA	OAV	ROYAL AIR MAROC	RAM
OMNI AIR EXPRESS, INC. (TULSA)	OAE	ROYAL BRUNEI AIRLINES	RBA
ONUR HAVA TASIMACILIK AWMS	OHY	ROYAL JORDANIAN	RJA
OREX ORBIT EXPRESS	7OE	RUTAS AEREAS, C.A.	RUC
OSTFRIESISCHE LUFFTRANSPORT	OLT	RYANAIR	RYR
OXAERO	OXE	SAFAIR PTY LTD	SFR
PAKISTAN INT. AIRLINES (PIA)	PIA	SARATOV AVIATION DIVISION	SOV
PANAIR	PNR	SATA INTERNACIONAL	RZO
PANAIR S.P.A.	PIT	SAUDI ARABIAN AIRLINES	SVA
PEGASUS HAVA TASIMACILIGI	PGT	SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM	SAS
PODILIA-AVIA	PDA	SERVAIR, PRIVATE CHARTER AG	SWZ
POLAR AIR CARGO, INC.	PAC	SERVICIOS AEREOS PROFESIONALES	PSV
POLET	POT	SERVIZI AEREI SPA	SNM
POLYNESIAN AIRLINE OPERATIONS	PAO	SHANS AIR, JOINT STOCK COMPANY	SNF
POOL AVIATION	7PA	SHOROUK AIR	SHK
PORTUGALIA	PGA	SHOVKOVIY SHLYAH LTD	SWW
PREMAIR AVIATION SERVICES LTD	PGL	SIA CARGO PTE LTD	SQC
PREMIUM AIR SHUTTLE LTD	EMI	SIBERIA AIRLINES	SBI
PRIVAT AIR SA	PTI	SIGNATURE AIRCRAFT CHARTER	SIG
PRIVATE FLIGHT	ZZZ	SILK WAY	AZQ
PRIVAT WINGS FLUGCHARTER	PWF	SILVER ARROWS S.A.	SVW
PRIVATE X-PRESS	PTX	SILVER CLOUD AIR	7SC

Exploitant	Code OACI	Exploitant	Code OACI
SINGAPORE AIRLINES LTD	SIA	TACV -TRANS. AEREOS CABO VERDE	TCV
SIRIO	SIO	TAG AVIATION S.A.	FPG
SIT SET	7SI	TAG CITY AIR	CIP
SIXCARGO S.P.A.	ISG	TAJIKAIR	TJK
SKORPION AIR	SPN	TAM - LINHAS AEREAS S.A.	TAM
SKY AIRLINES	SHY	TAME	TAE
SKY WIND	AZH	TANGO HOLDING	7TH
SKYBUS, INC. (DENVER, CO)	FLH	TAROM, ROMANIAN AIR TRANSPORT	ROT
SKYEUROPE AIRLINES, A.S.	ESK	TAUNUS AIR GMBH&CO.	TAQ
SKYLINE FLIGHTS GMBH	SLF	THAI AIRWAYS INT.	THA
SKYNET AIRLINES LTD	SIH	THOMAS COOK AIRLINES	TCX
SKYSERVICE F.B.O. INC.	SSV	TIME AIR	7TB
SKYWAYS EXPRESS AB	SKX	TITAN AIRWAYS LTD	AWC
SKYWORK SA	SRK	TNT AIRWAYS S.A.	TAY
SN BRUSSELS AIRLINES	DAT	TNT INT. AVIATION	NTR
SOBELAIR	SLR	TOP-FLY	TLY
SOUTH AFRICAN AIRWAYS (SAA)	SAA	TRANS ISLAND AIR	TRD
SOUTH AIRLINES	OTL	TRANSAERO AIRLINES	TSO
SPANAIR	JKK	TRANSAIR	7TA
SPEEDWINGS SA	SPW	TRANSAVIA HOLLAND B.V.	TRA
SRILANKAN AIRLINES	ALK	TRANSAVIAEXPORT	TXC
STAR AIR	STQ	TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES	TAP
STAR AIR I/S	SRR	TRAVEL AIR GMBH&CO. KG	TAX
STAR AIR LTD	SIM	TRAVEL SERVICE LTD (HUNGARY)	TVL
STAR EUROPE	SEU	TRAVEL SERVIS (CZECH REP.)	TVS
STATE TRANSPORT COMPANY RUSSIA	SDM	TRISTAR AIR	TSY
STERLING EUROPEAN AIRLINES A/S	SNB	TULIP AIR	TLP
STYRIAN AIRWAYS GMBH	STY	TULPAR	TUL
SUCKLING AIRWAYS	SAY	TUNIS AIR	TAR
SUDAN AIRWAYS	SUD	TURKISH AIRLINES-TURK HAVA YO.	THY
SUN-AIR OF SCANDINAVIA A/S	SUS	TURKMENHOVAYOLLARY	TUA
SUNDOR INT. AIR SERVICES	ERO	TWINJET AIRCRAFT LTD	TWJ
SUNEXPRESS -GUNES EKSPRES HAV.	SXS	TYROLEAN AIRWAYS	TYR
SVG AIR	1SV	TYROLEAN JET SERVICE	TJS
SWIFTAIR S.A.	SWT	TYUMEN AIRLINES	TYM
SWISS AIR-AMBULANCE LTD	SAZ	UKRAINE AIRALLIANCE	UKL
SWISS INT. AIR LINES	CRX	UKRAINE INT. AIRLINES	AUI
SYRIAN ARAB AIRLINES	SYR	UKRAINE MEDITERRANEAN AIRLINES	UKM
TAAG, LINHAS AEREAS DE ANGOLA	DTA	UNITED AIR LINES INC.	UAL

Exploitant	Code OACI	Exploitant	Code OACI
UNITED PARCEL SERVICE COMPANY	UPS	ZOREX S.A.	ORZ
UNIVERSAL AIRWAYS, INC.	UVA		
URAL AIRLINES	SVR		
US AIRWAYS	USA		
UTAR AVIATION, JSC	TMN		
UZBEKISTAN AIRWAYS-HAVO JUL.	UZB		
VAL AVIA	2VA		
VALAN LTD	VLN		
VARIG-VIACAO AEREA RIO-GRAND.	VRG		
VARIG LOGISTICA S.A.	VLO		
VEGA AIRLINES	VEA		
VENEZOLANA SERV EXPR DE CARGA	VEC		
VIKING AIRLINES AB	VIK		
VIM AVIA	MOV		
VIP AVIA	PAV		
VIRGIN BLUE	VOZ		
VIRGIN EXPRESS	VEX		
VISIG OPERACIONES AEREAS S.A.	VSG		
VLAAMSE	VLM		
VOLARE AIRLINES (ITALY)	VLE		
VOLARE AVIATION ENT. (UKRAINE)	VRE		
VOLGA-DNEPR	VDA		
WDL AVIATION (KOLN)	WDL		
WELCOME AIR LUFTFAHRT	WLC		
WEST AIR SWEDEN AB	SWN		
WEST-AIR.FR	FWA		
WESTAIR AVIATION LTD	EFF		
WIDEROE'S FLYVESELSKAP A/S	WIF		
WIND JET S.P.A.	JET		
XL AVIATION	1XL		
YAK-SERVICE	AKY		
YEMENIA, YEMEN AIRWAYS	IYE		
YES-LINHAS AEREAS CHARTER	YSS		
ZOOM AIRLINES INC.	OOM		

APPENDICE D

RÉSULTATS DES INSPECTIONS PAR ÉLÉMENT D'INSPECTION

ÉLÉMENT D'INSPECTION	DESCRIPTION	NBRE. D'INSPECTIONS (III)	NBRE. CONSTATATIONS (F)	F/III
A. POSTE DE PILOTAGE / GÉNÉRAL	ÉTAT GÉNÉRAL	2 161	43	0,019898
	ISSUES DE SECOURS	1 905	7	0,003675
	ÉQUIPEMENT	1 738	114	0,065593
DOCUMENTS	MANUELS	1 622	75	0,046239
	LISTE DES CONTRÔLES	1 659	35	0,021097
	CARTES RADIONAVIGATION	1 737	122	0,070236
	LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS	1 609	98	0,060907
	CERTIFICAT D'IMMATRICULATION	2 798	29	0,010365
	CERTIFICAT ACOUSTIQUE (SI NÉCESSAIRE)	2 721	38	0,013965
	AOC OU ÉQUIVALENT	2 588	58	0,022411
	LICENCE RADIO	2 776	48	0,017291
	CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ	2 788	31	0,011119
DONNÉES DE VOL	PRÉPARATION DE VOL	1 679	99	0,058964
	DEVIS DE MASSE ET CENTRAGE	1 535	69	0,044951
ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ	EXTINCTEURS D'INCENDIE MANUELS	1 757	44	0,025043
	GILETS DE SAUVETAGE	1 597	39	0,024421
	HARNAIS D'ÉQUIPAGE	1 753	53	0,030234
	RÉSERVES D'OXYGÈNE	1 636	67	0,040954
	LAMPE TORCHE	1 642	45	0,027406
ÉQUIPAGE DE CONDUITE CARNET DE ROUTE / CARNET TECHNIQUE OU ÉQUIVALENT	LICENCES DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE	2 496	105	0,042067
	CARNET DE ROUTE, OU ÉQUIVALENT	2 179	36	0,016521
	CERTIFICAT DE REMISE EN VOL	2 191	32	0,014605
	NOTIFICATION ET RECTIFICATION DES PANNES (CARNET TECHNIQUE INCLUS)	2 064	84	0,040698
	VÉRIFICATIONS AVANT LE VOL	1 816	17	0,009361
B. SÉCURITÉ / CABINE	ÉTAT GÉNÉRAL INTÉRIEUR	1 847	88	0,047645
	POSTE DU PERSONNEL DE CABINE ET AIRE DE REPOS DE L'ÉQUIPAGE	1 539	49	0,031839
	TROUSSES DE PREMIERS SOINS / TROUSSES MÉDICALES D'URGENCE	1 442	73	0,050624
	EXTINCTEURS D'INCENDIE MANUELS	1 481	43	0,029034
	GILETS DE SAUVETAGE	1 402	44	0,031384
	CEINTURES DE SÉCURITÉ	1 509	24	0,015905
	ISSUES DE SECOURS, BALISAGES LUMINEUX VERS LES ISSUES, LAMPES TORCHES	1 447	135	0,093296
	TOBOGGANS / CANOTS DE SAUVETAGE (SI NÉCESSAIRES)	1 117	17	0,015219
	RÉSERVES D'OXYGÈNE (ÉQUIPAGE ET PASSAGERS)	1 363	50	0,036684
	FICHES CONSIGNES DE SÉCURITÉ	1 432	63	0,043994

ÉLÉMENT D'INSPECTION	DESCRIPTION	NBRE. D'INSPECTIONS (III)	NBRE. CONSTATATIONS (F)	F/III
	MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE	1 364	6	0,004399
	ACCÈS AUX ISSUES DE SÉCURITÉ	1 522	83	0,054534
	SÉCURITÉ BAGAGES PASSAGERS	901	20	0,022198
	NOMBRE SUFFISANT DE SIÈGES	1 241	2	0,001612
C. ÉTAT D'AÉRONEF	ÉTAT GÉNÉRAL EXTÉRIEUR	2 970	272	0,091582
	PORTES ET ISSUES	2 720	30	0,011029
	COMMANDE DE VOL	2 697	54	0,020022
	ROUES, PNEUS ET FREINS	2 737	162	0,059189
	TRAIN D'ATERRISSAGE	2 716	26	0,009573
	LOGEMENT DE TRAIN D'ATERRISSAGE	2 648	33	0,012462
	GROUPE MOTOPROPULSEUR ET PYLÔNE	2 611	61	0,023363
	AUBES DE SOUFFLANTES	2 279	19	0,008337
	HÉLICES	496	10	0,020161
	RÉPARATIONS ÉVIDENTES	2 286	22	0,009624
	DOMMAGES ÉVIDENTS NON RÉPARÉS	2 240	40	0,017857
	FUITES	2 375	124	0,052211
D. FRET	ÉTAT GÉNÉRAL DU COMPARTIMENT FRET	1 546	77	0,049806
	MARCHANDISES DANGEREUSES	292	32	0,109589
	SÉCURITÉ DU FRET À BORD	904	159	0,175885
E. GÉNÉRAL	GÉNÉRAL	443	36	0,081264

APPENDICE E

RÉSULTATS DES INSPECTIONS PAR ÉLÉMENT D'INSPECTION PAR ANNÉE

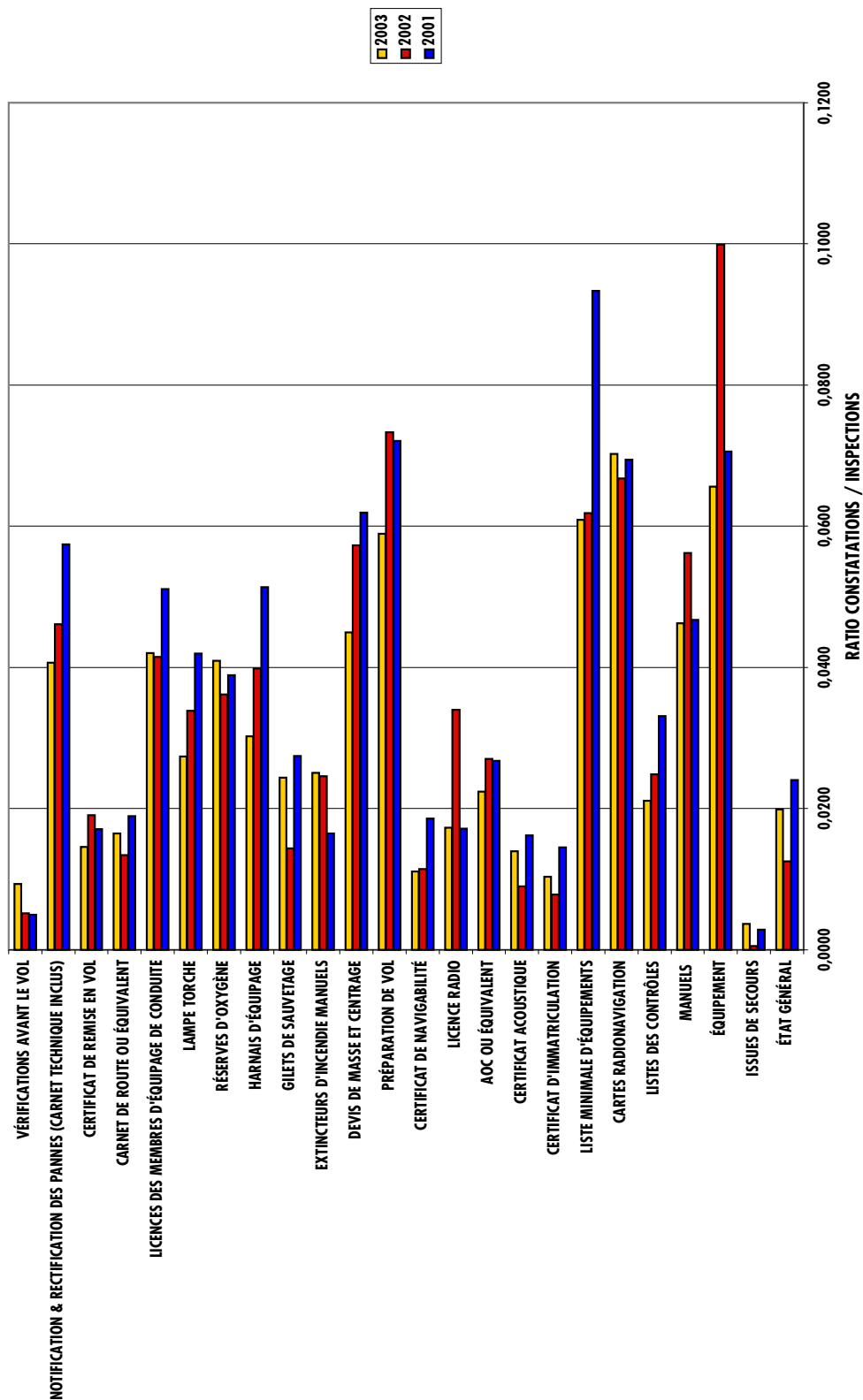
ÉLÉMENT	DESCRIPTION	ANNÉE			
		2000	2001	2002	2003
		F/III'	F/III	F/III	F/III
A01	ÉTAT GÉNÉRAL	0.0121	0.0241	0.0125	0.0199
A02	ISSUES DE SECOURS	0.0006	0.0029	0.0005	0.0037
A03	ÉQUIPEMENT	0.0667	0.0706	0.0999	0.0656
A04	MANUELS	0.0559	0.0467	0.0562	0.0462
A05	LISTES DES CONTRÔLES	0.0313	0.0331	0.0249	0.0211
A06	CARTES RADIONAVIGATION	0.0376	0.0695	0.0668	0.0702
A07	LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS	0.0690	0.0934	0.0619	0.0609
A08	CERTIFICAT D'IMMATRICULATION	0.0140	0.0145	0.0078	0.0104
A09	CERTIFICAT ACOUSTIQUE	0.0172	0.0162	0.0090	0.0140
A10	AOC OU ÉQUIVALENT	0.0363	0.0268	0.0271	0.0224
A11	LICENCE RADIO	0.0141	0.0171	0.0340	0.0173
A12	CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ	0.0129	0.0186	0.0114	0.0111
A13	PRÉPARATION DE VOL	0.0485	0.0721	0.0733	0.0590
A14	DEVIS DE MASSE ET CENTRAGE	0.0543	0.0620	0.0573	0.0450
A15	EXTINCTEURS D'INCENDIE MANUELS	0.0233	0.0165	0.0246	0.0250
A16	GILETS DE SAUVETAGE	0.0227	0.0274	0.0144	0.0244
A17	HARNAIS D'ÉQUIPAGE	0.0251	0.0514	0.0399	0.0302
A18	RÉSERVES D'OXYGÈNE	0.0137	0.0389	0.0362	0.0410
A19	LAMPE TORCHE	0.0421	0.0419	0.0339	0.0274
A20	LICENCES DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE	0.0537	0.0511	0.0415	0.0421
A21	CARNET DE ROUTE OU ÉQUIVALENT	0.0124	0.0189	0.0134	0.0165
A22	CERTIFICAT DE REMISE EN VOL	0.0201	0.0171	0.0191	0.0146
A23	NOTIFICATION & RECTIFICATION DES PANNES (CARNET TECHNIQUE INCLUS)	0.0528	0.0574	0.0462	0.0407
A24	VÉRIFICATIONS AVANT LE VOL	0.0100	0.0050	0.0052	0.0094
B01	ÉTAT GÉNÉRAL INTÉRIEUR	0.0534	0.0456	0.0483	0.0476
B02	POSTE DE PERSONNEL DE CABINE ET AIRE DE REPOS DE L'ÉQUIPAGE	0.0254	0.0295	0.0263	0.0318
B03	TROUSSES DE PREMIERS SOINS / TROUSSES MÉDICALES D'URGENCE	0.0555	0.0547	0.0491	0.0506
B04	EXTINCTEURS D'INCENDIE MANUELS	0.0242	0.0218	0.0197	0.0290
B05	GILETS DE SAUVETAGE	0.0351	0.0360	0.0233	0.0314
B06	CEINTURES DE SÉCURITÉ	0.0155	0.0101	0.0139	0.0159
B07	ISSUES DE SECOURS, BALISAGES LUMINEUX VERS LES ISSUES, LAMPES TORCHES	0.0672	0.0850	0.0927	0.0933
B08	TOBOGGANS / CANOTS DE SAUVETAGE (SI NÉCESSAIRES)	0.0156	0.0187	0.0107	0.0152
B09	RÉSERVES D'OXYGÈNE (ÉQUIPAGE ET PASSAGERS)	0.0298	0.0263	0.0239	0.0367
B10	FICHES CONSIGNES DE SÉCURITÉ	0.0305	0.0486	0.0381	0.0440

ÉLÉMENT	DESCRIPTION	ANNÉE			
		2000	2001	2002	2003
		F/III ¹	F/III	F/III	F/III
B11	MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE	0.0008	0.0035	0.0008	0.0044
B12	ACCÈS AUX ISSUES DE SECOURS	0.0325	0.0307	0.0370	0.0545
B13	SÉCURITÉ BAGAGES PASSAGERS	0.0266	0.0375	0.0311	0.0222
B14	NOMBRE SUFFISANT DE SIÈGES	0.0017	0.0010	0.0008	0.0016
C01	ÉTAT GÉNÉRAL EXTÉRIEUR	0.1013	0.0752	0.0817	0.0916
C02	PORTES ET ISSUES	0.0158	0.0171	0.0143	0.0110
C03	COMMANDE DE VOL	0.0160	0.0185	0.0189	0.0200
C04	ROUES, PNEUS ET FREINS	0.0358	0.0390	0.0445	0.0592
C05	TRAIN D'ATERRISSAGE	0.0183	0.0210	0.0171	0.0096
C06	LOGEMENT DE TRAIN D'ATERRISSAGE	0.0137	0.0150	0.0108	0.0125
C07	GROUPE MOTOPROPULSEUR ET PYLÔNE	0.0216	0.0245	0.0329	0.0234
C08	AUBES DE SOUFFLANTES	0.0101	0.0072	0.0038	0.0083
C09	HÉLICES	0.0150	0.0065	0.0085	0.0202
C10	RÉPARATIONS ÉVIDENTES	0.0145	0.0146	0.0154	0.0096
C11	DOMMAGES ÉVIDENTS NON RÉPARÉS	0.0384	0.0435	0.0246	0.0179
C12	FUITES	0.0615	0.0472	0.0459	0.0522
D01	ÉTAT GÉNÉRAL DU COMPARTIMENT FRET	0.0435	0.0618	0.0631	0.0498
D02	MARCHANDISES DANGEREUSES	0.0450	0.1107	0.0997	0.1096
D03	SÉCURITÉ DU FRET À BORD	0.1345	0.1079	0.1737	0.1759
GEN	GÉNÉRAL	0.0820	0.0182	0.0576	0.0813

¹ CONSTATATIONS PAR INSPECTION

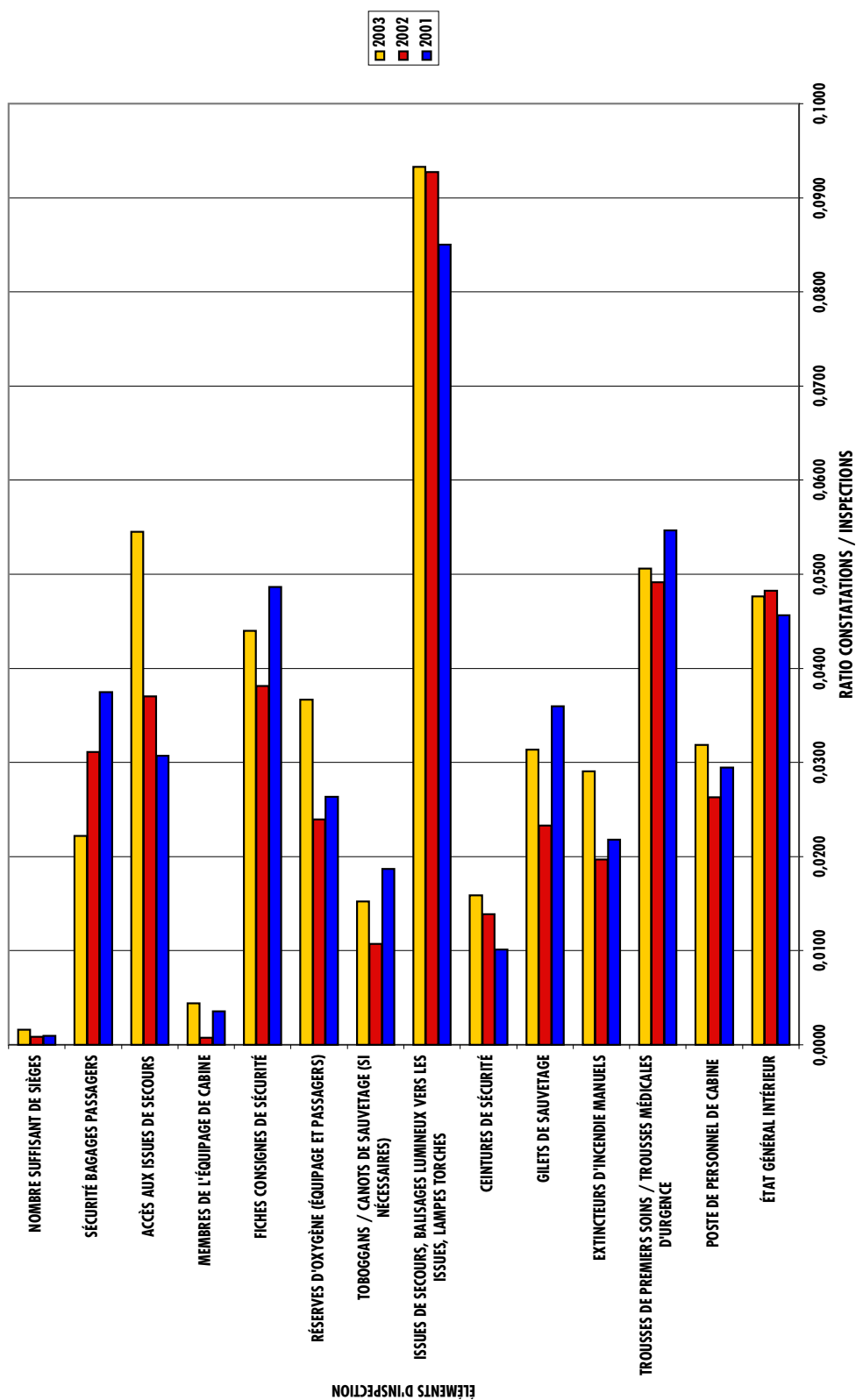
APPENDICE E-1 POSTE DE PILOTAGE

POURCENTAGE DE CONSTATATIONS PAR RAPPORT AUX INSPECTIONS



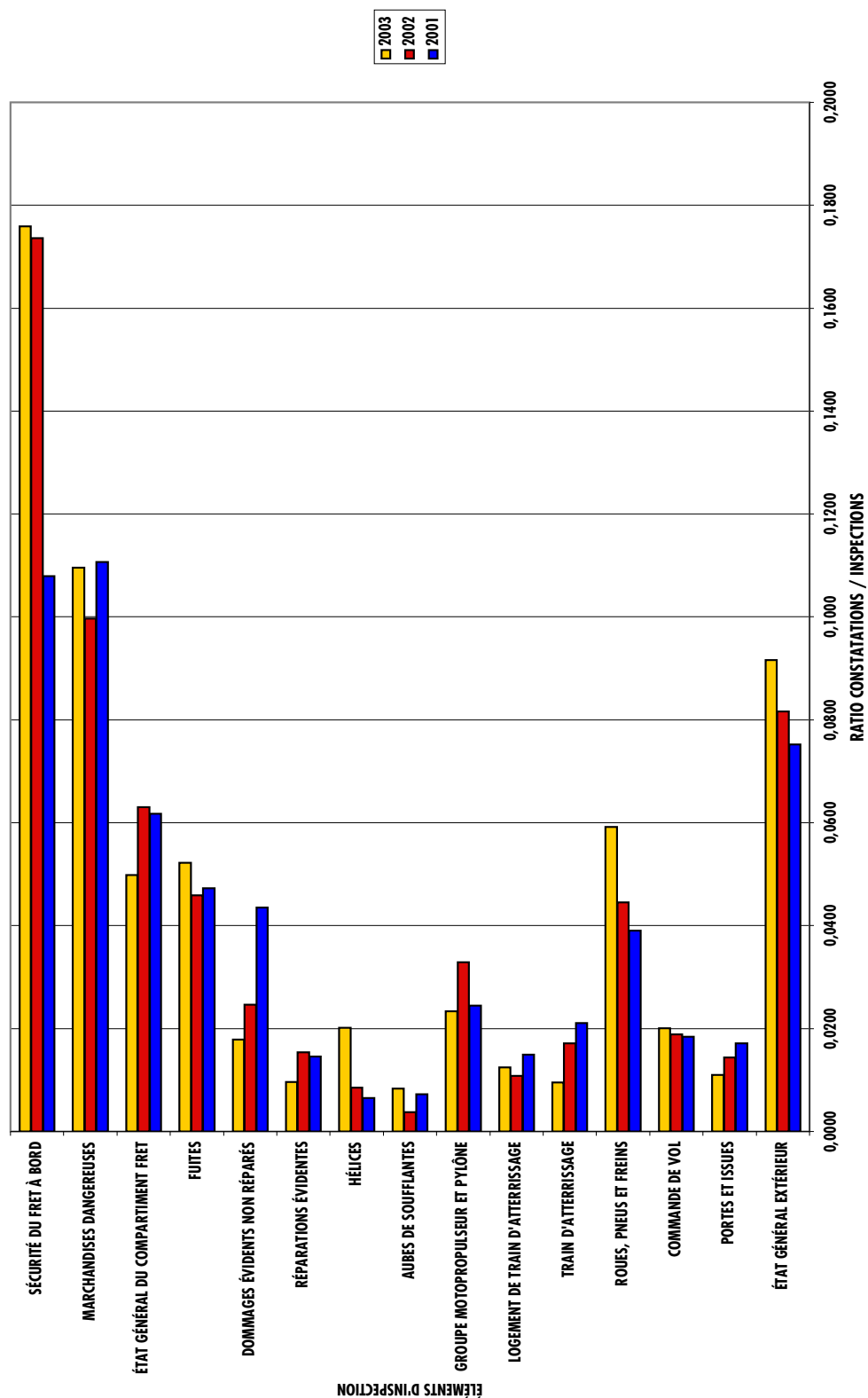
APPENDICE E-2 CABINE & SÉCURITÉ

POURCENTAGE DE CONSTATATIONS PAR RAPPORT AUX INSPECTIONS



APPENDICE E-3 ÉTAT DE L'AÉRONEF & FRET

POURCENTAGE DE CONSTATATIONS PAR RAPPORT AUX INSPECTIONS



APPENDICE F

RÉSULTATS DES INSPECTIONS PAR ÉLÉMENT D'INSPECTION

ÉLÉMENT D'INSPECTION	DESCRIPTION	NBRE. INSPECTIONS (III)	CONSTATATIONS (F)			
			CAT. 1	CAT. 2	CAT. 3	TOTAL
A. POSTE DE PILOTAGE / GÉNÉRAL	A01 ÉTAT GÉNÉRAL	2 161	16	8	19	43
	A02 ISSUES DE SECOURS	1 905	4	3	0	7
	A03 ÉQUIPEMENT	1 738	12	92	10	114
DOCUMENTS	A04 MANUELS	1 622	17	53	5	75
	A05 LISTE DES CONTRÔLES	1 659	14	16	5	35
	A06 CARTES RADIONAVIGATION	1 737	34	74	14	122
	A07 LISTE MINIMALE D'ÉQUIPEMENTS	1 609	29	62	7	98
	A08 CERTIFICAT D'IMMATRICULATION	2 798	16	11	2	29
	A09 CERTIFICAT ACOUSTIQUE (SI NÉCESSAIRE)	2 721	24	11	3	38
	A10 AOC OU ÉQUIVALENT	2 588	33	22	3	58
	A11 LICENCE RADIO	2 776	24	23	1	48
	A12 CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ	2 788	10	15	6	31
	A13 PRÉPARATION DE VOL	1 679	27	54	18	99
	A14 DEVIS DE MASSE ET CENTRAGE	1 535	17	32	20	69
	A15 EXTINCTEURS D'INCENDIE MANUELS	1 757	13	23	8	44
ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ	A16 GILETS DE SAUVETAGE	1 597	13	15	11	39
	A17 HARNAIS D'ÉQUIPAGE	1 753	15	32	6	53
	A18 RÉSERVES D'OXYGÈNE	1 636	19	32	16	67
	A19 LAMPE TORCHE	1 642	13	26	6	45
	A20 LICENCES DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE	2 496	32	32	41	105
	A21 CARNET DE ROUTE, OU ÉQUIVALENT	2 179	13	12	11	36
	A22 CERTIFICAT DE REMISE EN VOL	2 191	6	9	17	32
ÉQUIPAGE DE CONDUITE CARNET DE ROUTE / CARNET TECHNIQUE OU ÉQUIVALENT	A23 NOTIFICATION & RECTIFICATION DES PANNES (CARNET TECHNIQUE INCLUS)	2 064	37	37	10	84
	A24 VÉRIFICATIONS AVANT LE VOL	1 816	8	6	3	17
	B01 ÉTAT GÉNÉRAL INTÉRIEUR	1 847	37	29	22	88
	B02 POSTE DU PERSONNEL DE CABINE ET AIRE DE REPOS DE L'ÉQUIPAGE	1 539	9	29	11	49
	B03 TROUSSES DE PREMIERS SOINS / TROUSSES MÉDICALES D'URGENCE	1 442	28	37	8	73
	B04 EXTINCTEURS D'INCENDIE MANUELS	1 481	14	20	9	43
	B05 GILETS DE SAUVETAGE	1 402	14	21	9	44
	B06 CEINTURES DE SÉCURITÉ	1 509	10	11	3	24
B. SÉCURITÉ / CABINE						

ÉLÉMENT D'INSPECTION	DESCRIPTION	NBR. INSPECTIONS (III)	CONSTATATIONS(F)			
			CAT. 1 ¹	CAT. 2 ²	CAT. 3 ³	TOTAL
C. ÉTAT D'AÉRONEF	B07 ISSUES DE SECOURS, BALISAGES LUMINEUX VERS LES ISSUES, LAMPES TORCHES	1 447	39	73	23	135
	B08 TOBOGGANS / CANOTS DE SAUVETAGE (SI NÉCESSAIRE)	1 117	6	8	3	17
	B09 RÉSERVES D'OXYGÈNE (ÉQUIPAGE ET PASSAGERS)	1 363	16	27	7	50
	B10 FICHES CONSIGNES DE SÉCURITÉ	1 432	26	31	6	63
	B11 MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE	1 364	3	2	1	6
	B12 ACCÈS AUX ISSUES DE SÉCURITÉ	1 522	18	37	28	83
	B13 SÉCURITÉ BAGAGES PASSAGERS	901	1	8	11	20
	B14 NOMBRE SUFFISANT DE SIÈGES	1 241	0	0	2	2
	C01 ÉTAT GÉNÉRAL EXTÉRIEUR	2 970	182	81	9	272
	C02 PORTES ET ISSUES	2 720	7	20	3	30
	C03 COMMANDE DE VOL	2 697	30	18	6	54
	C04 ROUES, PNEUS ET FREINS	2 737	62	79	21	162
	C05 TRAIN D'ATERRISSAGE	2 716	16	9	1	26
	C06 LOGEMENT DE TRAIN D'ATERRISSAGE	2 648	22	8	3	33
D. FRET	C07 GROUPE MOTO PROPULSEUR ET PYLÔNE	2 611	38	22	1	61
	C08 AUBES DE SOUFLANTES	2 279	10	7	2	19
	C09 HÉLICES	496	7	3	0	10
	C10 RÉPARATIONS ÉVIDENTES	2 286	14	8	0	22
	C11 DOMAGES ÉVIDENTS NON RÉPARÉS	2 240	16	20	4	40
	C12 FUITES	2 375	65	46	13	124
	D01 ÉTAT GÉNÉRAL DU COMPARTIMENT FRET	1 546	28	30	19	77
	D02 MARCHANDISES DANGEREUSES	292	4	10	18	32
	D03 SÉCURITÉ DU FRET À BORD	904	22	34	103	159
	E01 GÉNÉRAL	443	22	11	3	36

- 1 CATÉGORIE 1 = CONSTATATION MINEURE
- 2 CATÉGORIE 2 = CONSTATATION SIGNIFICATIVE
- 3 CATÉGORIE 3 = CONSTATATION MAJEURE

LA CONFÉRENCE EUROPÉENNE DE L'AVIATION CIVILE (CEAC) EST UNE ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE INSTITUÉE EN 1955. ELLE A POUR OBJECTIF DE PROMOUVOIR LE DÉVELOPPEMENT CONTINU D'UN SYSTÈME DE TRANSPORT AÉRIEN EUROPÉEN SÛR, EFFICACE ET DURABLE.

LA CEAC EST COMPOSÉE DES 41 ÉTATS MEMBRES SUIVANTS :

Albanie
Allemagne
Arménie
Autriche
Azerbaïdjan
Belgique
Bosnie-Herzégovine
Bulgarie
Chypre
Croatie
Danemark
Espagne
Estonie

Finlande
France
Grèce
Hongrie
Irlande
Islande
Italie
Lettonie
L'ex-République
yougoslave
de Macédoine
Lituanie
Luxembourg

Malte
Moldova
Monaco
Norvège
Pays-Bas
Pologne
Portugal
République tchèque
Roumanie
Royaume-Uni
Serbie-Monténégro
Slovaquie
Slovénie

Suède
Suisse
Turquie
Ukraine



CONFÉRENCE EUROPÉENNE DE L'AVIATION CIVILE
3 BIS, VILLA EMILE BERGERAT
92522 NEUILLY-SUR-SEINE CEDEX
FRANCE

TÉL. : +33 1 46 41 85 44
FAX : +33 1 46 24 18 18

E-MAIL : SECRETARIAT@ECAC-CEAC.ORG
SITE INTERNET : WWW.ECAC-CEAC.ORG